

Nr 844

Av herrar **Rask** och **Fridolfsson** i Rödeby, *angående trafikpolitikens utformning.*

(Lika lydande med motion nr 483 i Första kammaren)

Sedan riksdagen år 1963 beslöt om nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken har delvis ändrade förutsättningar inträtt. Beslutet innebar att i princip varje trafikgren skall svara för sina kostnader. Efter det att en liberalisering av tillståndsgivningen för lastbilstrafiken genomförts har trafiken på våra vägar ökat högst väsentligt. Vi kan vänta att biltrafiken på vägarna skall öka ytterligare. Följden av denna ökning leder till frågan om vårt vägnät tål denna belastning. Detta gäller både i fråga om antalet fordon och i fråga om de allt tyngre transporterna. Redan nu är vissa vägar så hårt belastade att en utökning av trafiken bedöms som mycket riskfylld. Därtill kan läggas att årstidsväxlingarna innebär svårigheter när det gäller framkomligheten, åtminstone för den tyngre landsvägstrafiken. Det synes därför vara från både kostnads- och trafiksäkerhetssynpunkter nödvändigt att nya överväganden göres innan man definitivt har bundit sig för en fördelning av transporterna på landsväg och järnväg. Mycket talar för att en ingående analys göres av hur de två genomförda etapperna i trafikpolitikens utformning utfallit och vilka resultat de givit från både social-, trafiksäkerhets- och samhällsekonomisk synpunkt.

Såväl den utredning som sysslat med vägtrafikens kostnadsansvar som affärsverksutredningen har mycket fakta att ge. Det kan dock ifrågasättas om dessa utredningar ger tillräckligt underlag för en bedömning av frågan i hela dess vidd. Såvitt vi kan bedöma har det icke ingått i dessa utredningars uppdrag att mera konkret belysa trafikpolitiken ur trafiksäkerhets-, sociala och samhällsekonomiska aspekter.

Vi har tidigare haft ett järnvägsnät som täckt landet i stort sett. Beröende på industrins lokalisering och befolkningstäthet är olika bandelar lönsamma medan andra är mindre lönsamma eller helt olönsamma. Härav har följt att under de senaste åren en ganska hög siffra bankilometer lagts ner för både person- och godstrafik. Allt tyder på att denna nedläggning kommer att fortgå, såvida inte en annan inriktning ges åt den statliga trafikpolitiken.

En järnvägsnedläggning börjar i regel med tåg- och stationsindragningar. Den efterföljs av persontrafikens indragning, och så är man färdig efter någon tid med godstrafikens upphörande tills det slutligen är fråga om upprivning även av rälsen. För en bygds befolkning som upplever de olika faserna i denna process måste det kännas som en styrd utarmning. Visserligen ordnas ersättningstrafik, men i många fall innebär denna endast en

mjukare övergång till ett fullständigt upphörande av den kollektiva trafiken.

Att det verkligen är fråga om väsentliga ting visar att under tiden 1964—1968 har 3 755 km järnväg lagts ner eller är under Kungl. Maj:ts prövning samt under prövning enligt de regler som gäller för bannedläggningsärenden.

I den bedömning som ofta görs i den allmänna debatten när driftförluster konstateras på olika bandelar bortser man från de ekonomiska förpliktelser som SJ har i olika sammanhang. Det gäller i fråga om försvarsberedskap, yrkesutbildning, omskolningsverksamhet, pensionskostnader och dylikt. Här borde utan olägenhet en direkt överföring av kostnaderna kunna ske i statsbudgeten på olika huvudtitlar, och man kunde på så sätt erhålla mera renodlade årliga driftresultat för statens järnvägar.

Under senare år har containertekniken prövats framgångsrikt inom SJ, och mycket talar för möjligheten att ytterligare bygga ut denna. Genom detta system utvinnes många fördelar. Transportkvaliteten blir hög, kostnaderna för lastning och lossning relativt låga, och transportsnabbheten från leverantör till kund kan ökas. Ett transportsystem av detta slag skulle efter mönster från USA kunna byggas ut så att "långtradarna" finge åka tåg på de långa sträckorna och därigenom minska belastningen på våra vägar.

En annan synpunkt som bör läggas på trafikpolitikens utformning är den sociala aspekten. Som tidigare framhållits har de senaste årens utveckling på trafikens område utmärkts av en överflyttning av transporterna från järnväg till landsväg och från kollektiva trafikmedel till individuella. Fortsätter denna utveckling, så kommer stora grupper i vårt samhälle i en svår situation. Först och främst gäller det alla dem som av olika orsaker inte får köra bil — barn och ungdomar under 18 år, olika grupper handikappade, sjuka och gamla människor. Det gäller också grupper i samhället som inte har ekonomiska möjligheter att köpa bil och som således ställs vid sidan om inte en fullgod service finns att tillgå. Därför måste alltid vederbörlig hänsyn tagas till sociala förhållanden även när vi utformar trafikpolitiken.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t, med beaktande av vad i motionen anförts, måtte anhålla om att en parlamentarisk utredning tillsättes med uppdrag att från sociala, trafiksäkerhets- och samhällsekonomiska synpunkter bedöma trafikpolitikens fortsatta utformning.

Stockholm den 28 januari 1970

Karl Rask (s)

Nils Fridolfsson (s)

i Rödeby