

## Nr 983

Av herrar **Hermansson** och **Nilsson** i Gävle, i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.*

(Lika lydande med motion nr 812 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 191 angives riktlinjer för den statliga trafikpolitiken med syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De i propositionen anförda allmänna synpunkterna såväl som den förordade etapp- och tidsplanen inger starka betänkligheter. En tudelning av SJ:s transportverksamhet i en affärsbanedel och en trafiksvag del kan visserligen i och för sig äga berättigande. Den förstnämnda skulle på lika villkor med övriga transportföretag konkurrera och vara ekonomiskt bärande. Den trafiksvaga delen, som av sociala eller andra skäl fortsatte verksamheten även om företagsekonomiska skäl talade däremot, skulle erhålla stöd från samhällets sida, kallad »kollektivbiljett», som samhället köper av SJ och vars berättigande efter en öppen redovisning skulle bedömas.

Utslagsgivande för ett fortsatt användande av det ena eller andra transportmedlet kan emellertid inte ensidigt vara storleken av det erforderliga direkta samhällsstödet. Det måste främst vara de sociala och näringspolitiska hänsynen till befolkningsområdena i fråga. Under alla förhållanden måste väsentliga förändringar i kommunikationerna och godsbefordran anstå till dess att lokaliseringsspolitiken för respektive landsdelar fått en mera definitiv utformning. Härmed ställs den enligt vår mening grundläggande frågan, nämligen att samhället måste ta på sig ansvaret för att befolkningen tillfredsställande är försörjd med transporter och kommunikationer. Från denna, som det synes, självklara utgångspunkt är resonemanget i propositionen om behovet av att skapa ett »mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden» oförståeligt.

Det kan ju inte här vara avsett konkurrensen mellan olika grenar av det statliga trafikföretaget, statens järnvägar, utan mellan de statliga och privata trafikföretagen. De privata trafikföretagen kommer allt framgent att överlåta åt samhället att svara för den icke lönsamma trafikeringen och godsbefordran på glesbygdsområdena eller där det eljest är ogynnsamt att svara för denna. Att mot den bakgrunden »skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden» är således liktydigt med att underlätta för privatföretaget att bygga ut verksamheten i de trafikekonomiskt fördelaktigaste områdena. För dem saknas anledning att företa en uppdel-

ning i en »affärsbanedel» och en »trafiksvag» del av sin verksamhet. Även om det samhällsägda SJ företog en sådan uppdelning och konkurrensen ägde rum mellan privatföretag och SJ:s »affärsbanedel», framstår det klart orimliga i en sådan anordning.

Utredningens i propositionen återgivna resonemang att »en trafikrörelse, som bär sig främst i kraft av sin monopolställning, saknar ofta tvingande anledning att vidta kostnadsreducerande åtgärder» (s. 25 i prop.) är en anmärkningsvärd förebråelse mot SJ, som det förvånar att inte järnvägsstyrelsen reagerat emot. I alla händelser finns ingen anledning att förutsetta att inte en trafikforskning och sund rationalisering skulle kunna bedrivas från ett samhällsägt företags sida och att en effektivisering ej skulle kunna uppnås på dess grundval.

Här anmäler sig problemet om den på alla områden av transportväsendet erforderliga samordningen, som är påkallad från såväl rationell och samhällsekonomisk som trafikant—konsument-synpunkt, både i territoriellt hänseende och mellan de skilda trafikgrenarna. Dessa strävanden kan inte främjas genom den i propositionen förordade trafikpolitiska orienteringen. Landsorganisationen säger i sitt remissyttrande till frågan om inslagen av konkurrens att de trafikpolitiska medlen inte så ensidigt kan bygga därpå som gjorts gällande i utredningen. Det heter i dess yttrande:

Ett lands trafikpolitik måste också baseras på starka samordningsinslag, där det åligger samhällets organ att bedriva och planera trafikpolitiken från utgångspunkten att olika transportmedel vid varje tidpunkt måste komplettera varandra på ett optimalt sätt och att olika landsdelars trafikapparat måste ingå såsom delar i ett för hela landet integrerat system.

Den genomgående grundtanken i propositionen är att endast *en* väg är framkomlig för att uppnå en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader, nämligen tillämpning av fri konkurrens-principen. Departementschefen noterar att det finns ett annat alternativ (s. 57 i prop.): att bygga ut och skärpa tillståndsregleringarna. Men detta förkastas med hänvisning till trafikutredningens synpunkter om lösningar innebärande större mått av konkurrens, som står i överensstämmelse med vad utredningen anger vara »vår allmänna näringspolitik». Ledamoten av utredningen Meidner ger i sitt särskilda yttrande uttryck åt meningen att konkurrensen är endast *ett* av medlen att ge ökad effektivitet åt transportapparaten, samordnande och reglerande ingrepp ett annat. I det särskilda yttrandet påpekas vidare att det varit fördelaktigare om det som *försvarar* en tillämpning av fri konkurrens-principen inom transportväsendet hade redovisats och diskuterats. Onekligen är påpekandena befogade.

Till propositionens synpunkter på de allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken vill vi sålunda hävda, att det grundläggande måste vara att utbygga och effektivisera *båda* huvudgrenarna av transportväsendet,

järnvägsdelen och landsvägstrafiken, men att detta skall avse SJ, det samhällsägda trafikföretaget. Konkurrens mellan *grenar* av detta är enbart att rekommendera med inriktning på en användning av det ena eller andra transportmedlet utifrån vad som kostnadsmissigt är det mest effektiva.

En sådan linje motsvarar också samordningsintresset, vilket vi i det föregående redan berört och till vilket vi skall återkomma i fråga om närtrafiken i Storstockholm. När det gäller främst landsvägs- och omnibusstrafiken kan med ett främjande av konkurrensen enligt propositionens grundtankar befaras uppkomsten av monopolföretag till men för såväl trafikant- och konsumentintressen som trafiksäkerhetsintressen — det senare föremål för kritiska påpekanden i utredningsledamoten Meidners särskilda yttrande.

På en grundval i här anförd riktning bör på enskilda punkter modifierationer och uppmjukningar kunna prövas, exempelvis i etapp- och tidsplaneberörda frågor om transportplikt, likabehandlingen etc. Utredningen liksom propositionen har emellertid med sin »fri konkurrens-linje» en *annan* utgångspunkt, varför dess slutsatser i enskildheter behöver prövas utifrån den i denna motion förordade grundlinjen för den statliga trafikpolitiken.

### *Storstockholms närtrafikproblem*

Järnvägsstyrelsen yttrar sig i samband med trafikutredningens principiella resonemang angående trafikinvesteringarna också om närtrafiken i speciellt Stockholmsområdet. Närtrafiken uppges vara 6 à 7 milj. kronor förlustbringande, vilket styrelsen anser att allmänna medel bör täcka, en ersättning »som mycket väl kan ankomma på berörda kommuner».

Rimligen borde trafiken inom landets största och snabbast växande tätortsområde kunna tillhöra »affärsbanedelen». Då så inte är fallet bör prövas huruvida det inte är avsaknaden av investeringar, tågindragningar och övriga trafikförsämrande förhållanden, som gjort lokaltågtrafiken mindre attraktiv och därför förlustbringande. Huruvida SJ skall ha några förpliktelser när det gäller närtrafiken i Storstockholm bör inte behöva diskuteras. Det är uppenbart att främst när det gäller områden utanför den inre förortsregionen bildar SJ:s lokaltågtrafik stommen i kommunikationerna och att så naturligen bör vara fallet för överskådlig tid framöver. Från denna utgångspunkt gäller att förbättringar med turtäthet och snabbhet i förbindelserna, den för flera år sedan aktualiserade frågan om »pendeltrafiken», skyndsamt blir prövade.

Den andra frågan är att det på sistone i flera sammanhang aktualiserade kravet om samordning inom Storstockholmsområdets kommunikationer tas upp till skyndsamt behandling. Den måste avse såväl turer, matarbuslinjer, hållplatser som taxorna. Det är förutom fråga om SJ:s busslinjer, lokaltågtrafik, AB Stockholms Spårvägar, en rad privatägda bussbolag. Hur samordningen praktiskt skall förverkligas kan förutsättas ha varit föremål för granskning, respektive kommer att undersökas. Härtill vill vi tillfoga att

en inlösning av privatägda bussbolag inte bör lämnas ur räkningen när det gäller samordningskravets praktiska förverkligande.

Departementschefens avsikt att tillsätta en särskild statlig förhandlings- och utredningsman kan enbart välkomnas. Enligt vår mening bör i dessa sammanhang inte enbart hållas i sikte definitiva helhetslösningar, eftersom sådana uppenbarligen är av sådan komplicerad art att de kan bli tidskrävande. *Partiella lösningar berörande begränsad övergångsrätt såsom ett led i samordningssträvandena bör därvid förtjäna en särskild prövning.*

Beträffande den ifrågasatta skyldigheten från kommunernas sida att bidra till att täcka underskottet på SJ:s närtrafik i Storstockholm, respektive investeringar, bör enligt vår mening följande synpunkter vara riktningsgivande. Ett ekonomiskt direktstöd (s. k. »kollektivbiljett») bör vara en utslutande *statlig* angelägenhet. För Storstockholms förortskommuner torde en finansiell medverkan komma till stånd när det gäller utbyggandet av tunnelbanenätet i förortsområdet samt vid avtalandet om övergångsrättens genomförande mellan de olika bussföretagen och Spårvägsbolagets färdmedel. Kommunernas medverkan, som ändock torde bli ekonomiskt omfattande, bör begränsas till detta område.

I sammanhanget bör understrykas att de vid tidigare tillfällen aktualiserade kraven om bidrag från *bilskattemedlen* även till utbyggandet av sådana kollektiva färdmedel som tunnelbana nödvändigtvis förtjänar att upptagas till förnyad behandling. I propositionen återges synpunkter från Svenska stadsförbundet om att detta också ligger i bilismens eget intresse.

#### *Övriga investeringsfrågor*

Den i bl. a. kommunistiska motioner (II:523 1961 och II:290 1963) förordade broförbindelsen mellan fastlandet och Öland föreslås av departementschefen skola upptas till behandling i samband med revideringen av flerårsplanerna för bro- och vägbyggnader år 1966. Eventuellt beslut om avgiftsbeläggning av trafiken, som närmast har samband med frågan om Ölandsbron, föreslås likaledes skola avgöras i detta sammanhang. Den senare frågan borde redan nu kunna avföras från dagordningen, då avgiftsbeläggning av trafikleder av skilda slag bör höra en svunnen tid till. Vad däremot angår broförbindelsen till Öland bör ett ställningstagande till förmån för broprojektet ske tidigare. Ett förslag i den länge nog utredda frågan bör kunna föreläggas 1964 års riksdag.

Departementschefen uttalar sig för att pågående nedläggning av trafiksvaga bandelar bör fullföljas i än snabbare takt. Såväl detta uttalande som trafikutredningens resonemang synes uteslutande skatta åt snäva affärs-mässiga synpunkter. Självfallet kan sakskäl tala för en nedläggning av vissa bandelar. Men frågan måste ses också från lokaliserings- och näringspolitisk synpunkt. Breddningen av Blekinge kustbanor har onekligen haft en gynnsam inverkan på utvecklingen av näringslivet i dessa trakter. Hela syd-

östra Sverige, inte minst Kalmar län, är i behov av stöd, också i form av förbättrade kommunikationer, för att dess näringsliv och sysselsättningsmöjligheter skall främjas.

Frågan om nedläggning respektive breddning till normalspårig järnväg måste bedömas från denna synpunkt. Departementschefens resonemang om att endast sådana breddningsprojekt bör prövas vilkas »kapitaltjänstkostnader till fullo kan väntas bli täckta» förbigår helt den näringspolitiska aspekten. Beaktas denna blir slutsatsen den att bandelen Linköping—Hultsfred—Berga—Kalmar bör göras normalspårig. Frågan om att även göra bandelen Kalmar—Torsås—Karlskrona normalspårig kan tills vidare lämnas öppen. Vad angår ett nedläggande av denna järnväg bör, med hänsyn till de ogynnsamma verkningarna härav för strävandena att öka sysselsättningsmöjligheterna inom området, detta avvisas. Från samma utgångspunkt bör också förslaget om upphävandet av 1964 års principbeslut om breddning till normalspår av linjen Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö avvisas.

Med hänvisning till vad i denna motion anförts föreslås i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 19,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t som allmänna riktlinjer för den statliga trafikpolitiken måtte ange vad i denna motion anförts;

att i skrivelse till Kungl. Maj:t i fråga om Storstockholms närtrafikproblem uttala önskvärdheten av att, i avvaktan på att en mera definitiv helhetslösning kan uppnås, även partiella lösningar genomföres, avseende taxemässig samordning enligt vad i denna motion förordats; samt

att riksdagen måtte avslå i propositionen ställda förslag om ett upphävande av 1946 års principbeslut i riksdagen om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.

Stockholm den 12 november 1963

*C.-H. Hermansson*

*Henning Nilsson*