

Nr 674

Av herr Hedlund m. fl., angående planeringen av investeringarna på trafik- och samfärdselområdet.

(Lika lydande med motion nr 529 i Första kammaren)

Under de senaste decennierna har stora förändringar ägt rum inom trafiktekniken och på samfärdselområdet. Bilismen och därmed landsvägstrafiken har ökat synnerligen kraftigt för att inte säga explosionsartat. Flyget, som på 1930-talet knappast kunde benämnas samfärdsmedel, har fått stor omfattning både i reguljär trafik och i övrigt. Järnvägstrafiken har däremot fått vidkännas vikande trafikunderlag och nedläggning av trafiken på många linjer. Genom 1963 års trafikpolitiska beslut, tillkommet efter en tioårig utredningstid, skedde en anpassning av den allmänna trafikpolitiken till dessa inträffade förändringar. Beslutet kan i stort sett sägas vara grundat på att den dittillsvarande utvecklingen skulle fortsätta på det hela taget oförändrad.

Huruvida den trafikpolitiska omläggningen kommer att få avsedd eller väntad effekt är givetvis beroende av huruvida förutsättningarna för beslutet kommer att vara hållbara även på sikt. Det är emellertid uppenbart att tekniska förändringar, utvecklingen av olika kostnadskomponenter för de olika trafikmedlen, ändringar i trafikanternas beteende och vanor m. m. kan medföra både snabba och omfattande förskjutningar. Frågan är då om man trafikpolitiskt och i övrigt har en sådan beredskap att det på önskvärt sätt kan hindras att förskjutningarna får menliga konsekvenser ur vissa trafikanters synpunkt och/eller ur samhällsekonomisk synpunkt. En planering av hela trafik- och samfärdselsystemet som möjliggör anpassning till alternativa förutsättningar synes i hög grad påkallad. Detta kan beläggas genom en exemplifiering.

Erfarenheter utomlands visar att järnvägstrafikens möjligheter och lönsamhet snabbt förändras. Den synes bli hänvisad till persontrafik dels i storstadsregionerna, dels på långa sträckor, företrädesvis sammanbindande stora befolkningscentra, och till tunga godstransporter främst i fjärrtrafik. I övrigt synes dess roll bli mindre och mindre. Om utvecklingen blir densamma i vårt land finns enligt det trafikpolitiska beslutet möjlighet att genom statligt stöd upprätthålla järnvägstrafiken i en omfattning som inte är företagsekonomiskt lönsam. Om så sker är det emellertid uppenbart att

detta kan ske endast till viss gräns, nämligen där det visar sig att man för samma kostnad kan ge en bättre service genom att satsa på andra trafikmedel. Härvid uppkommer frågan om vilket trafikmedel som skall komma i fråga, landsvägstrafik, flygtrafik eller en kombination av dessa. Ställningstagandet till dylika frågor blir av stor betydelse för investeringarna på trafikområdet, i fråga om var väginvesteringar skall ha särskilt företräde, var det erfordras primärflygplatser, var det fordras sekundärflygplatser så att man flygledes kan nå primärflygplats med reguljär linjetrafik osv. Ett annat exempel är vilka konsekvenser en utveckling till större och större fartyg kommer att få för hamnväsendet och dess investeringar och för behovet av landtransporter och av investeringar för dessa. Här uppkommer uppenbarligen frågeställningar av samma innebörd som de ovan nämnda.

Enligt vår mening är det synnerligen angeläget att dessa frågor uppmärksammas i större utsträckning än hittills. Sker inte en samordnad planering av investeringarna på trafikområdet finns uppenbara risker för felinvesteringar. Det är önskvärdt med en samordnad planering på längre sikt. Denna torde få bli översiktlig och innefatta principiella lösningar för olika tänkbara utvecklingsalternativ och sedermera undan för undan, allt efter det tillräckligt underlag erhålles, konkretiseras i samordnade plan, som kan tjäna som grund vid utvecklingen av vart och ett av de olika trafikmedlen.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställas,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om utredning och förslag rörande en samordnad översiktlig planering för investeringar på trafik- och samfärdsområdet i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 26 januari 1967

Gunnar Hedlund (cp) *Nils G. Hansson (cp)* *Sten G. W. Wahlund (cp)*

i Skegrie

Gustaf Svensson (cp) *Gunnar Larsson (cp)* *John Eriksson (cp)*

i Vä

i Luttra

i Bäckmora