

Nr 434

Av herr Gustafsson i Kårby m. fl., om upprättande av regionala transportförsörjningsplaner.

(Lika lydande med motion nr 352 i Första kammaren)

I den av riksdagen år 1963 antagna propositionen nr 191 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken uttalade föredragande departementschefen bl. a., att transportmedel i rimlig omfattning måste stå till förfogande också för transportbehov, som inte tillgodoses med individuella transportmedel och som är alltför ringa såsom underlag för en självbärig allmän transporttjänst. Han anförde vidare:

Glesbygdernas transportförsörjning framstår härvid såsom ett väsentligt problem, vars lösning förutsätter insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik numera i sådana bygder ofta inte kan bedrivas med lönsamhet får inte leda till en utarmning på kommunikationernas område.

Dessa uttalanden i förening med det allmänna trafikpolitiska målet att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning har väckt förväntningar om radikala samhällsinsatser för lösning av transportförsörjningsproblemen. Från statsmakternas sida har emellertid ännu efter dryga fyra års reformaktivitet på det trafikpolitiska området inte tagits några avgörande steg i den riktningen.

Fullföljandet av det trafikpolitiska reformprogrammet har huvudsakligen koncentrerats till avveckling av konkurrenshämmande regleringar på transportmarknaden. Detta har pressat trafikföretagen till rationalisering och effektivisering av verksamheten, vilket otvivelaktigt varit till fördel för framför allt näringslivets transportkostnader.

Medaljen har dock en baksida. Den ökade konkurrensen tvingar trafikföretagen att inrikta sina insatser på verksamheter, som ter sig mest lämpade för deras förutsättningar, och avstå från mindre lönsamma engagemang, även om dessa framstår angelägna ur det allmännas synpunkt.

Mest påtagligt har detta kommit till uttryck i statens järnvägars verksamhet. SJ har i oktober 1967 presenterat planer för indragning av bemanningen vid mellan 800 och 900 järnvägsstationer under tiden fram till år 1975. Detta skulle betyda att åtskilliga landsbygdsdelar förlorar sina järnvägsförbindelser, trots att järnvägen löper rätt igenom dem. Parallellt härmed fortskrider nedläggningen av olönsamma bandelar. Även om nedläggningsbesluten fattas av Kungl. Maj:t först efter ingående prövning saknas en sammanfattande plan för nedläggningarnas konsekvenser för transportförsörjningen.

Statsmakternas ekonomiska insatser till förmån för transportförsörjningen har hittills begränsats till de ersättningar, som årligen utgått till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer och till trafikföretag för drift av icke lönsamma busslinjer. För det förra ändamålet föreslås i årets stats-

verksproposition ett anslag på 205 milj. kronor och för det senare på 9 milj. kronor. Sådana ersättningar utgick även före 1963 års trafikpolitiska beslut. SJ får på detta sätt i princip full täckning för driftunderskotten på de trafiksvaga bandelarna, medan ersättningarna till busstrafikföretagen endast täcker en mindre del av de redovisade underskotten. Detta betyder för busslinjetrafikens del att fortsatt avveckling av den mest olönsamma trafiken måste ske. I motsats till vad som gäller beträffande nedläggning av järnvägslinjer finns här emellertid inte ens någon fastställd ordning för prövning av avvecklingens konsekvenser för de drabbade områdena.

Spörsmålen om SJ:s rationaliseringspolitik och om glesbygdernas transportförsörjning belystes i en interpellationsdebatt i riksdagen i november förra året. Från regeringens sida uttalades därvid stöd för uppfattningen att transportförsörjningsfrågorna måste tacklas lokalt i kommuner, kommunblock och landsting. Initiativ i den riktningen har redan också tagits på vissa håll i landet. Vi tror att det är både värdefullt och nödvändigt att man i de kommunala församlingarna tar itu med problemen och söker få dem belysta genom bl. a. kartläggning av otillfredsställda transportbehov. Transportförsörjningen måste också ses som ett viktigt led i samhällsplaneringen och bör därför vara en angelägen fråga för de organ som handhar den uppgiften.

Vi tror dock att det vore olyckligt om statsmakterna på detta sätt skulle frånhända sig väsentliga delar av ansvaret för den kollektiva trafikens ordnande. Aktiviteten på det trafikpolitiska området bör, såsom framhölls i den förstnämnda propositionen om riktlinjer för trafikpolitiken, samordnas med lokaliseringspolitiken bl. a. just när det gäller att upprätthålla olönsam järnvägs- och landsvägstrafik. Därför är det också nödvändigt att statsmakterna förbehåller sig möjligheten att befrämja en anpassning av transportapparaten till de rikspolitiska intressena. Det är vidare uppenbart att trafikens ändamålsenliga ordnande inte utan vidare låter sig förena med kommunernas, kommunblockens eller länens administrativa gränser. För samordning av olika behov och intressen torde därför krävas centralt överinseende. Slutligen bör frågan om särskilda ekonomiska insatser för upprätthållande av olönsam trafik kunna prövas centralt med hänsyn till den konkurrenslikställighet mellan olika trafikgrenar, som är en av grundförutsättningarna i det trafikpolitiska systemet. Det föreligger eljest risk för att särskilda lokala insatser för stödjande av viss kollektivtrafik i ett område kan komma i konflikt med intresset att all kollektivtrafik, som berör området, får arbeta under likartade konkurrensförutsättningar för att tillfredsställande trafikservice skall kunna upprätthållas på ett ändamålsenligt och billigt sätt även utanför området. Det vore alltså olyckligt om transportförsörjningen, beroende på graden av ambition och resurser i olika områden, skulle skapa motsättningar mellan kommuner och kommunblock.

Vi är medvetna om att problemen på detta område är svårbemästrade. Olikheter i fråga om befolknings- och näringsstruktur mellan skilda områ-

den kräver särskilda hänsyn. Frågan gäller inte enbart glesbygderna, även om de långa avstånden där gör kollektivtrafikförsörjningen särskilt brännande. Också utpräglade jordbruksområden med relativt stor befolkning har fått vidkännas allvarlig försämring av sin kommunikationsservice. Sålunda är problemen akuta bl. a. i områden som Skåne, delar av Västergötland och Östergötland samt på Gotland. Till och med vissa städer har genom inkorporering av landsbygdsområden fått dessa problem att brottas med vid sidan av den rena lokaltrafikservicen.

Det gäller att finna en form för samordning inte bara av trafikapparaten utan också av de trafikbehov den skall tillgodose. För detta krävs samverkan också mellan dem som initierar trafikbehoven, varvid de lokala förvaltningarna för skolväsendet och sjukvården står i förgrunden. Industri- och detaljhandelslokalisering är andra faktorer av avgörande betydelse i sammanhanget. I fråga om trafikapparaten måste samverkan mellan olika trafikmedel och transportföretag stimuleras. Det effektivaste och billigaste transportsystemet måste i fråga om persontransporterna bygga på en ändamålsenlig uppdelning av trafikuppgifterna mellan järnväg, buss och taxi.

Uppgiften att kartlägga trafiken och trafikbehoven bör som nämnt vara en angelägenhet för de lokala planeringsorganen. Resultaten bör sammanställas av regionala transportförsörjningsplaner, som bör läggas till grund för aktiviteten på det trafikpolitiska området. Däremot är det enligt vår bestämda uppfattning inte lämpligt att flytta ned själva transportförsörjningsansvaret på det lokala planet. I stället är det angeläget att en allsidig utredning snarast tillsätts i syfte att dels samordna arbetet med upprättande av regionala transportförsörjningsplaner, dels belysa behoven av särskilda insatser från det allmänna, för att den trafikpolitiska målsättningen om tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar skall kunna uppfyllas för framtiden. Parallellt härmed bör nuvarande statliga insatser till stöd för olönsam järnvägs- och busslinjetrafik fortsätta och vid behov förstärkas så, att en fortsatt utarmning på kommunikationernas område inte behöver befaras under utredningstiden.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning och förslag i syfte att stimulera och samordna arbetet med upprättande av regionala transportförsörjningsplaner och på grundval av dessa belysa behovet av insatser från det allmänna för att trygga en tillfredsställande transportförsörjning.

Stockholm den 25 januari 1968

<i>Einar Gustafsson (cp)</i>	<i>Manne Ståhl (fp)</i>	<i>Stig Josefson (cp)</i>
i Kärby		i Arrie
<i>Cecilia Nettelbrandt (fp)</i>	<i>Bertil Johansson (cp)</i>	<i>Anders Dahlgren (cp)</i>
	i Växjö	
<i>Erik Grebäck (cp)</i>	<i>Claes Elmstedt (cp)</i>	<i>Olaus Nyberg (fp)</i>