

Nr 363

Av herr Wikner m. fl., om uppskov med del av det trafikpolitiska reformprogrammet.

(Lika lydande med motion nr 376 i Första kammaren)

Genom 1963 års riksdagsbeslut fastställdes riktlinjer för trafikpolitiken. Det beslöts att det trafikpolitiska reformprogrammet bör genomföras i etapper och att därvid tidsmässig samordning av reformerna för järnvägs- och landsvägstrafiken eftersträvas för att tillgodose berättigade krav på likhet i konkurrensvillkoren.

Den första och andra etappen i detta reformprogram har nu inletts, och den tredje etappen skulle ta sin början den 1 juli 1968.

En trafikpolitisk delegation har tillsatts och i den ingår bl. a. riksdagsledamöter och representanter för statens järnvägar och olika organisationer som har anknytning till transportväsendet. Denna delegation har till uppgift att som rådgivande organ följa upp genomförandet av reformprogrammet.

Enligt rapporter från delegationen har man kunnat konstatera att genom de åtgärder som vidtagits i de båda första etapperna statens järnvägar har fått förbättrade möjligheter att inom stora delar av transportmarknaden effektivt konkurrera med lastbilsföretagen. Delegationen meddelar fortsättningsvis, att erfarenheterna av reformprogrammets båda första etapper är övervägande positiva, och den förordar därför att den tredje reformetappen påbörjas enligt de tidigare uppgjorda riktlinjerna. Men delegationen är inte enig i sitt ställningstagande. Reservationer och yttranden har framförts från LO, Transportarbetareförbundets förre ordf. H. Pettersson, Svenska järnvägsmannaförbundets ordf. G. Kolare och från statens järnvägar.

Starkt vägande skäl för att etapp tre bör anstå har framförts av bl. a. G. Kolare där han säger:

Någon systematisk genomgång eller utredning som klarlägger erfarenheterna från de båda första reformetapperna föreligger inte. Ej heller föreligger ännu några väsentliga resultat av de internationella trafikpolitiska planer och överväganden som torde bli av stor betydelse också för den svenska trafikpolitiken i framtiden.

Däremot står det klart att åtskilligt av de åtgärder, vilka enligt trafikutredningen borde ha ingått i de båda första etapperna, ännu inte har förverkligats.

I fråga om vägtrafiken bör de olika trafiksäkerhetsregleringarna och arbetarskyddsåtgärderna hinna få full kraft, innan man genomför den tredje etappen.

Om kostnadsprincipen tillämpas för hårt, kan detta inverka menligt på kommunikationerna inom de mera glesbyggda områdena — framför allt i Norrland. Det kommer sannolikt att hämma industrilokaliseringen m. m. inom dessa områden. Utan järnvägar och i övrigt goda vägar och kommunikationer kommer företagarna — trots lokaliseringsstödet — att dra sig för att starta industrier. Man bör inte se transportproblemet enbart ur ekonomisk synpunkt utan även lägga sociala och näringspolitiska aspekter på detta inom lokaliseringsområdena. Det kan därför ibland vara motiverat att subventionera järnvägs- och vägtrafik och även andra transportmedel.

Den hastigt stigande biltätheten, nedläggning av flottleder och överflyttning av de tunga transportererna från järnväg till landsväg har medfört ökad belastning och stigande olycksfallsrisker på våra vägar. En bidragande orsak till detta torde vara att landsvägarna inom många områden ej är i det skick att de kan tåla denna hårda trafikbelastning och tillika ge tillräcklig trafiktrygghet.

Nedläggning av järnvägar bör därför inte påskyndas. Som kollektivt trafikmedel har järnvägarna en mycket stor uppgift att fylla — särskilt då det gäller långa och medellånga avstånd samt även för lokaltrafiken.

Motionärerna anser därför att nedläggning av järnvägar ej bör påskyndas och inte ske förrän godtagbara ersättningstrafikmedel kommit till stånd.

Motionärerna är positivt inställda till det av Svenska järnvägsmannaförbundet framförda tiopunktsprogrammet, som syftar till att inom ramen för 1963 års riksdagsbeslut uppnå nödvändiga reformer i trafikpolitiken.

Med hänvisning till vad som här ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att etapp tre enligt det trafikpolitiska reformprogrammet uppskjutes tills dess ytterligare erfarenheter av de båda första etapperna har kunnat redovisas.

Stockholm den 27 januari 1969

J. V. Wikner (s)

Birger Nilsson (s)

Sven Lindberg (s)

i Östersund

Karl-Gustav Andersson (s) Torsten Fredriksson (s) Gunbjörk Thunwall (s)

i Storfors

Anders Haglund (s)

John Lundberg (s)
