

Nr 87

Av fru Ryding m. fl., om översyn av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken.

(Lika lydande med motion nr 71 i Första kammaren)

Diskussionen om trafikpolitiken har blivit allt livligare. Ett uttryck för detta är att vid höstriksdagen 1967 hade kommunikationsministern att besvara inte mindre än sex interpellationer föranledda av massnedläggelser av järnvägsstationer och bandelar. Vid 1968 års vårriksdag väcktes 17 motioner som likaledes behandlade SJ:s trafikpolitik. Svenska järnvägsmannaförbundet formulerade i föl ett tiopunktsprogram om trafikpolitiken, om vilket förbundet fört förhandlingar med kommunikationsdepartementet. Enligt uppgifter i pressen kommer dessa frågor att tas upp även vid en konferens mellan LO och Järnvägsmannaförbundet. Allt detta skulle inte ha förekommit såvida inte en stark opinion vore rådande inom landet mot den förda trafikpolitiken.

Det har ibland anförts att det är mot *tillämpningen av* och inte mot de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken man vänder sig. Enligt vår mening kan det inte enbart vara fråga om tillämpningen av 1963 års riksdagsbeslut på området. Den tilltänkta s. k. tredje reformetappens genomförande innebär att ge fritt fram för lastbils- och "godstågstrafiken" på våra landsvägar och befria denna från behovsprövning. Vilken "mjuk" tillämpning kan förta det sakliga innehållet av beslutet i denna del? Det kan sålunda inte vara fråga om enbart tillämpningen utan om riktlinjerna som sådana. Att den tredje reformetappens genomförande uppskjutits och att starka krav rests om fortsatt uppskov, bl. a. av Järnvägsmannaförbundet, talar för att hela den statliga trafikpolitiken är mogen för en översyn.

I det år 1961 avgivna betänkandet "Svensk trafikpolitik" av 1953 års trafikutredning heter det bland annat:

På trafikens område har i vårt land en övergång till bilåldern inletts, d. v. s. till det skede inom transportväsendets utveckling, som kännetecknas av motorfordons trafikens utpräglade dominans bland transportmedlen. Denna omvandlingsprocess kan vid oförändrade utvecklingsbetingelser förväntas fortsätta och övergången till bilåldern torde kunna förutses bli helt fullbordad inom ett decennium. — — — Samhället bör vid sina åtgöranden på det trafikpolitiska området acceptera den här förutsedda utvecklingen.

Ekonomidirektören Sjöberg i SJ skriver i en artikel om det framtida transportväsendet:

Morgondagens järnväg kommer i huvudsak att bestå av ett stambanenät, upp- rustat i modernaste teknik och med stor kapacitet. På detta stambanenät kommer endast de större stationerna med stor avsänd eller mottagen lokal trafik eller stor övergångstrafik till omgivande regioner att vara kvar. På detta dubbelspåriga stambanenät med högklassig banteknisk standard och utrustat med centraliserad tåg- kontroll för fjärrmanövrering av trafiken på längre sträckor kommer järnvägsdriften att i hög grad bli mekaniserad eller automatiserad.

Om godstrafiken spår artikelförfattaren att denna kommer att ombesörjas med snabba direkt- eller fjärrgodståg mellan stambanenätets olika knutpunkter: "Till respektive från knutpunkterna uppsamlas respektive fördelas godset med lastbilar på ungefär motsvarande sätt som med nuvarande kretstrafik."

Ingen torde vare sig vilja eller kunna bestrida bilismens enorma expansion och att denna väntas fortsätta att öka. Men frågan är i vilken grad detta kommer att ske. Det kan inte vara riktigt att bara registrera bilismens frammarsch för att sedan från denna utgångspunkt utfärda prognoser om vilken roll den kommer att spela i framtiden. Det måste tillkomma samhället att göra en avvägning av vad som är för- enligt med samhällsekonomiska intressen och vad som inte minst ur miljövärdssyn- punkt är önskvärt och att från en sådan utgångspunkt söka *styra* utvecklingen.

Generaldirektör Erik Grafström i vattenfallsstyrelsen skriver i en artikel, "Syn- punkter på de framtida transportmedlen i Sverige", att år 1950 mättes godstranspor- terna i 15,7 miljarder tonkilometer. 55 % kom på järnvägarna och 17 % på last- bilarna. På tio år har det totala godstransportarbetet ökat med mer än 50 %, och den ökningen faller till övervägande del på lastbilarna. "Fram emot 1975 beräknas det totala inrikes godstransportarbetet stiga till 40 à 50 miljarder tonkm. Från hälften till två tredjedelar av detta godstransportarbete kan komma att utföras på landsväg, vilket skulle innebära en 4–5-dubbling av nuvarande godstransportarbete med lastbil."

Måste inte frågan resas: Är en sådan utveckling *önskvärd*? Vi har ett utbyggt järnvägsnät, men vi har *inte* det vägväsande som krävs för en sådan enorm ökning av den tunga lastbilstrafiken. Att åstadkomma en sådan utbyggnad kräver såväl ofantliga investeringar som stora kostnader för det utbyggda vägväsandets istånd- hållande. Kraften för driften på järnvägen är en nationell tillgång, medan energin för landsvägstrafiken måste importeras. Problemet med luftföroreningarna är stort nog i dagens läge. Hur det skall gestalta sig med perspektivet en 4–5-dubbling av den tunga lastbilstrafiken är lätt att föreställa sig. Bullerproblemen blir också de ett allt större problem. Medan en automatisering i hög grad kan förutses för trans- portmedel som disponerar egen korsningsfri banvall, hopas bilar, bussar och last- bilar vid rusningstiderna i långa köer även vid relativt obetydliga tätorter. I förra fallet kan en ökad snabbhet i kommunikationerna förutses. I det senare lär i stort sett motsatsen bli fallet. Härtill kan fogas att riskerna för olycksfall skulle, med en ytterligare ökning av den tunga lastbilstrafiken på våra vägar, bli ett ännu större problem. De snabbare fordonens omkörningar är redan nu anledning till svåra olyckor.

I debatten om SJ:s trafikpolitik har pekats på åtgärder som tyder på en medveten favorisering av landsvägstrafiken från det statliga trafikföretagets sida. Stor uppmärksamhet har uppgifter i tidningen "Signalen" (23/3 1968) väckt om att varje vecka rullar mellan 1 700 och 2 000 ton järn ut på landsvägarna från Norrbottens järnverk (NJA) i Luleå till mottagare i Syd- och Mellansverige. Transporterna utförs av SJ:s eget dotterföretag ASG. Transporter sker också per järnväg. Kapaciteten hos malmgodstågen skulle enligt uttalande från en i tidningen citerad tjänsteman på SJ:s försäljningssektion i Luleå med enkla medel kunna nära nog fördubblas. För närvarande kör man dagligen med åtta godståg söderut. "Genom att sätta in större lok — som redan finns — kan vi framföra lika många ton i 5 tåg och får då tre nya och större tåg utan att förändra tidtabellen. Någon svårighet att tillgodose *hela* NJA:s transportbehov föreligger inte för vår del", hävdade den av "Signalen" tillfrågade SJ-tjänstemannen.

I det citerade numret av fackförbundsorganet "Signalen" uttalar sig även chefen för godsmagasinet i Norrköping: "Vi är direkt förbjudna att gå till en ASG-kund och erbjuda honom våra tjänster. Vi får inte ens gå dit och berätta för honom om vilken service vi kan erbjuda. Vi skall ju konkurrera på lika villkor, och då är det orimligt att SJ:s transportkonsulenter förbjuds aktiv försäljning. Här finns stora företag med omfattande transporter som jag aldrig kommer i kontakt med eftersom jag inte ens kan ringa dem och lämna upplysningar."

Elementära anspråk på en samordning i verksamheten, som borde förekomma mellan samhällsägda företag, lyser här med sin frånvaro. I den år 1963 väckta kommunistiska riksdagsmotionen angående den statliga trafikpolitiken (I:812 och II:983) kommenteras målsättningen att skapa ett mera konkurrensfrämjande system på transportmarknaden: "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 statliga trafikföretagen bör komplettera varandra, inte konkurrera sinsemellan. De borde kunna åstadkomma en ändamålsenlig fördelning av transportuppgifterna. Till grund för sådana avvägningar måste ligga såväl anspråk på god transport- och kommunikationsservice som aspekter på ekonomi men även miljövård. När vägkostnadssakkunniga blir klara med sina undersökningar torde ytterligare betydelsefullt material föreligga för dessa överväganden.

Vid en bedömning av det ekonomiska resultatet av SJ:s verksamhet måste hänsyn tas till alla kostnader företaget får bära. Detta gäller exempelvis kostnaderna för pensioner till vilka avsättning tidigare icke fått ske, vartill kommer nu gällande ATP-avgifter, samt kostnader för militära beredskapsändamål. Nämnas kan också kostnaderna för expeditioner, godsmagasin, lastbryggor, godsplaner, plattformar etc., som ensidigt belastar SJ:s spårbundna trafik.

SJ:s utveckling

SJ:s banlängd har minskat från sitt högsta värde på drygt 17 000 km till ca 12 000 km. En ytterligare minskning förutses så att den skulle stanna vid endast 7 000 km. Nuvarande 1 100 bemannade stationer beräknas fram till år 1975 ned-

bringas till 200 à 300. De nuvarande obemannade trafikplatserna nedbringas till 400 à 500. Under perioden 1964—1967 avbemannades eller nedlades 383 stationer. Järnvägsmannaförbundet hade år 1952 70 000 medlemmar och räknar i dag 45 000. Fram till år 1975 beräknas 5 000—10 000 bli bortrationaliserade. I SJ:s anslagsframställning för budgetåret 1969/70 heter det att personalanslaget måste minskas i väsentlig snabbare takt än under senare år, om SJ:s kostnader skall utvecklas fördelaktigare än konkurrenternas.

Järnvägsmännens tiopunktsprogram

Det är begripligt att de SJ-anställdas fackliga organisation reagerar inför denna utveckling. Järnvägsmannaförbundet har framlagt och med kommunikationsdepartementet förhandlat om ett tiopunktsprogram. I detta tas en rad konkreta krav upp i linje med vad som hävdats i bl. a. riksdagsmotioner och debatter under senare år, nämligen en orientering mot ett ökat utnyttjande av den spårbundna trafiken; speciellt ägnar förbundet uppmärksamhet åt godstransporttrafiken. Tiopunktsprogrammet lyder:

1. Fortsatt uppskov med den s. k. tredje reformetappen som bl. a. innebär att tillståndsgivningen för åkerirörelse slopas.
2. Förbud mot transport på bil av vissa tunga och skrymmande godsslag.
3. Förbud mot lastbilstransporter under veckosluten.
4. Ytterligare ökning av landsvägsfordonens längd och vikt avvisas bestämt.
5. Höjd beskattning och ökad kontroll av lastbilstrafiken.
6. Tillståndsgivningen för busstrafik begränsas starkt i de områden, där järnvägarna tillhandahåller en tillfredsställande persontrafik.
7. SJ befrias snarast från de ekonomiska förpliktelser, som saknas hos konkurrerande transportföretag, t. ex. dubbla pensionskostnader, försvarskostnader m. m.
8. Ersättning till SJ för driften av olönsamma stationer.
9. SJ:s verkstäder och banavdelning ges frihet att åtaga sig arbeten utanför SJ.
10. Aktivare försäljning av järnvägens tjänster i både person- och godsbefordran.

Ompröva trafikpolitiken!

De i Järnvägsmannaförbundets tiopunktsprogram resta kraven aktualiserar åtgärder som är ägnade att bryta den nuvarande trenden av trafikens och transporterens förskjutning till landsvägstrafik. En prövning av programmets punkter leder enligt vår uppfattning till slutsatsen att en omprövning av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken i en vidsträcktare mening är påkallad.

När de "företagsekonomiska" bevekelsegrunderna åberopas som stöd för den fortsatta krympningen av SJ:s verksamhet måste erinras om nödvändigheten av en samlad samhällsekonomisk bedömning. Strävandena att till sysselsättningssvaga områden lokalisera industrier motverkas av det annonserade programmet för begränsningar i statens järnvägars trafikering. I vpk-motionen II:158 år 1968 hävdades att

trafikpolitiken måste sammankopplas med ett samhälleligt styrt och förbättrat lokaliseringsplanerande och att trafikpolitiken bör utgöra en organisk del av en verklig riksplanering. Detta betyder inte att det är statens trafikföretag som skall göra de näringspolitiska bedömningarna men väl att en samverkan måste ske mellan dessa och de för närings- och lokaliseringspolitiken ansvariga organen. Ett sådant synsätt måste vara vägledande vid utformningen av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

Vidare anser vi att följande frågor bör bli föremål för närmare prövning:

När det gäller avvägningen mellan spårbunden trafik och landsvägstrafik måste den spårbundna trafikens fördelar och utvecklingsmöjligheter i högre grad beaktas, framför allt genom sitt oberoende av annan trafik, sin kapacitet och snabbhet.

Frågan måste besvaras: Bär lastbils-landsvägstrafiken en rimlig del av de samhälleliga kostnaderna för densamma?

Borde inte SJ:s taxepolitik vara så utformad, att den i vidsträcktare omfattning möter prisaktioner från privatägda transport- och trafikföretag?

Hur skall samordningen fungera mellan statens olika transport- och trafikföretag och är det ändamålsenligt att dessa företag inordnas under en gemensam administration?

Hur bör lönsamhetsundersökningarna utformas för att dessa skall ge en verklig bild av lönsamhetsförutsättningarna för de olika transportmedlen? Kan lönsamheten för trafiksvagare linjer förbättras genom anskaffande av för dessa lämpligare fordon, exempelvis av pendeltågstyp eller elmotorvagnar med relativt stor motorstyrka för att även vid behov kunna användas som dragfordon?

På vad sätt kan företagsdemokratin ytterligare utvecklas i syfte att ge den anställda SJ-personalen ett medinflytande, varigenom dess praktiska erfarenheter bättre skulle kunna komma till nytta, exempelvis vid den trafikpolitiska samordningen mellan SJ-företagen?

En översyn av den statliga trafikpolitiken och SJ-företagens verksamhet med beaktande av det ovan anförda bör enligt vår mening ha som mål, att öka de statliga trafikföretagens — speciellt den spårbundna trafikens — roll inom samfärdseln och transportväsendet beträffande såväl person- som godstransporter. Den kan då komma att bättre tillgodose såväl allmänhetens som samhälleliga trafik- och transportbehov samt även personalens berättigade anspråk på en tryggare anställning.

Med stöd av det anförda föreslås,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översyn av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken i enlighet med i denna motion förordad inriktning.

Stockholm i januari 1969

Gunvor Ryding (vpk) C. H. Hermansson (vpk) Eivor Marklund (vpk)