

## Nr 197

Av herr Blomquist och herr Larsson, Thorsten, *angående den statliga trafikpolitiken.*

1963 års riksdag antog ett trafikpolitiskt program, som i sina allmänna målsättningar baserade sig på direktiv som 10 år tidigare givits till en offentlig utredning, 1953 års trafikutredning. De målsättningarna var och är i första hand, att transportförsörjningen skall ske företagsmässigt effektivt och att regleringarna skall minska och ersättas med ett större mått av konkurrens. Man avsåg och avser också, att varje transportmedel skall svara för de kostnader som det åsamkar det allmänna.

Reformen kunde genomföras av riksdagen i förhållandevis stor enighet. I synnerhet i fråga om den allmänna målsättningen var meningsmotsättningarna få och ringa. Däremot hade under remissbehandlingen erinringar rests mot det föreslagna trafikpolitiska programmet. Bl. a. Landsorganisationen framhöll, att kostnadsansvarighetsprincipen skulle vara svår att genomföra praktiskt och endast kunna bli en ytterligt grov approximation. RLF underströk, att statsjärnvägar inte kunde betraktas som ett rent affärsföretag utan även i fortsättningen borde vara en samhällelig institution. Kommunförbunden ifrågasatte, om trafikpolitiken skulle ha en så passiv roll i samhällsutvecklingen som föreslagits.

Sedan riksdagen 1963 fattat sitt beslut, har de mot trafikprogrammet kritiska och negativa rösterna blivit allt fler och starkare. I synnerhet har riktigheten i den statliga järnvägspolitiken starkt ifrågasatts. Debatten om järnvägsnedläggningarna och stationsindragningarna har varit intensiv såväl på riks- som framför allt på regionalnivå. I proposition nr 191 till riksdagen 1963 framhöll dåvarande departementschefen, att erfarenheterna visat, att det varit möjligt att genom trafikomläggning skapa en tillfredsställande service till lägre samhällsekonomisk kostnad. Därför borde denna politik med kraft fullföljas. Det minsta man kan säga är att sanningshalten i detta påstående inte ökat sedan det fälldes 1963. Flertalet trakter som drabbats av järnvägsnedläggningar och indragningar har inte kompensrats med likvärdig ersättningstrafik.

Kritiken har även kommit fram i riksdagen, särskilt under föregående år då SJ:s ytterligare rationaliseringsplaner blivit kända. Förslagen om omprövning av politiken har dock tillbakavisats. Särskilt hänvisades till att man först måste avvakta de sittande utredningar som hade anknytning till det allmänna trafikprogrammet, i första hand vägkostnadsutredningen.

Det synes dock klart otillfredsställande om man av konsekvensskäl ser sig nödsakad att fullfölja en politik, om vars riktighet man på flera punkter kan vara tveksam. Sedan 1964 sitter en trafikpolitisk delegation med uppgift att följa upp beslutet från 1963. Den omtalade vägkostnadsutredningen tillsattes i september 1965 och gavs karaktär av expertgrupp. Enligt dess direktiv skall den sedan efterträdas av en parlamentariskt sammansatt utredning. Vägkostnadsutredningen har sålunda nu arbetat i nära tre och ett halvt år, och den representerar dock endast den första etappen i utredningsarbetet.

Även om det är riktigt, att vägkostnadsutredningens arbete är av betydelse för det trafikpolitiska programmet, kan man dock inte begära, att en översyn och eventuell omprövning av trafikpolitiken skall anstå till dess alla utredningar inom näraliggande områden är slutförda. Trafikpolitiken gäller ju den allmänna målsättningen och bör därför föregå andra mer tekniskt betonade utredningar.

I den nu förda trafikpolitiken har järnvägsnedläggningarna mest kritiserats, men dessa är kanhända mest ett symptom på att målsättningen i trafikpolitiken är högst diskutabel.

Man kan fråga sig om det är riktigt eller över huvud taget möjligt, att samhället skall vara neutralt mellan olika slag av transporter.

Här må hänvisas till utlandet, där såväl Västtyskland och Frankrike som England målmedvetet gynnar trafiken på järnväg på bekostnad av den på landsväg.

Det synes också endast vara en fiktion, att de olika transportmedlen själva bär sina kostnader. Inkomsterna från biltrafiken täcker ingalunda, och är inte avsedda att täcka, de miljardförluster som vårt folk årligen gör på alla olyckor i landsvägstrafiken. Härtill kommer givetvis, att vad det här gäller är att rädda oersättliga människoliv.

Det finns flera skäl till att statsmakterna medvetet bör prioritera järnvägstrafiken. De viktigaste är 1) att en sådan politik skulle medverka till att minska belastningen och trängseln på vägarna och därmed också antalet olyckor, 2) att politiken skulle bli mer anpassad till lokaliseringpolitiska åtgärder och att människor på landsbygd och i mindre tätorter inte skulle få servicen från samhället ytterligare snabbt försämrad.

En sådan förändrad trafikpolitisk målsättning skulle innebära, att den företagsekonomiska aspekten på järnvägsdriften skulle bli mindre accentuerad och den samhällsekonomiska mera. Helt bör inte heller SJ kunna bortse från det företagsekonomiska tänkandet, men man kan ifrågasätta om det är riktigt att som nu ha en åtskillnad mellan strikt affärsmässigt skötta banor och trafiksvaga järnvägslinjer med minsta möjliga subvention från det allmänna. I sammanhanget bör också erinras om att då landets järnvägar byggdes på 1800-talet liksom då järnvägsnätet förstatligades omkring 1940, så sköts konsekvent järnvägarnas samhällsekonomiska och inte

deras företagsekonomiska vinst i förgrunden.

Mot bakgrund av ovanstående hemställas,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära en översyn  
och omprövning av den nu förda trafikpolitiken i första  
hand i vad avser järnvägsdriften.

Stockholm i januari 1969

*Per Blomquist (m)*

*Thorsten Larsson (cp)*

---

## Nr 198

Av herr Johansson, Tage, och herr Karlsson, Ove, *angående den  
statliga trafikpolitiken.*

(Lika lydande med motion nr 216 i Andra kammaren)

Stockholm den 23 januari 1969

*Tage Johansson (s)*

*Ove Karlsson (s)*

---