

Nr 555

Av herr Sellgren m. fl., om samordning av den lokaliseringspolitiska och den trafikpolitiska målsättningen.

(Lika lydande med motion nr 702 i Första kammaren)

Behovet av en samordning mellan lokaliseringspolitiken och trafikpolitiken har på senare tid blivit starkt uppmärksammat och påtalat. Senast har länsstyrelserna i de fyra nordliga länen fäst uppmärksamheten på förhållandet genom ett gemensamt uttalande till statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet. I andra kammaren fördes frågan på tal vårriksdagen 1969 i en interpellation till dåvarande kommunikationsministern av herr Sellgren.

1963 års trafikpolitiska beslut grundar sig i huvudsak på fem huvudprinciper:

1. Fri konkurrens mellan de olika transportmedlen.
2. Konkurrens på lika villkor mellan transportmedlen.
3. Trafikföretagens rättigheter i deras operativa och kommersiella handlande skall vara så obeskuret som möjligt inom ramen för gällande lagstiftning.
4. Varje transportmedel skall grunda sin drift och sina taxor på principen om full kostnadstäckning.
5. Allmänheten, d. v. s. transportkonsumenterna, skall garanteras en trafikservice av viss minimistandard.

Något kriterium som säger, att trafikpolitiken även skall bedömas från allmänt samhällsekonomiska synpunkter i ett vidare perspektiv har till synes inte klart uttalats. Möjligen kan något av detta skönjas i kommunikationsministerns svar på ovan nämnda interpellation:

I den lokaliseringspolitiska målsättningen är åtgärder för att skapa en bättre regional jämvikt i den näringsgeografiska utvecklingen av särskild betydelse. För att på bästa möjliga sätt stödja en sådan utveckling bör således insatserna inom en rad olika sektorer bedömas i sitt totala sammanhang.

För att en konstruktiv lokaliserings- och regionalpolitik skall kunna bedrivas kan inte trafikpolitiken ses som en från andra samhällsmålsättningar fristående eller överordnad målsättning. Den har tvärtom en inte sällan avgörande betydelse för de lokaliseringspolitiska stödåtgärderna. Detta påvisas med skärpa i Norrlandslänens uttalande.

I samarbete med inrikesdepartementet är en arbetsgrupp inom Sveriges Industriförbund tillsatt för att utreda lokaliseringsförutsättningarna i vissa orter inom stödområdet. Den första delrapporten omfattar bl. a. intervjuundersökningar av vissa företags erfarenheter av etablering i Norrland. Därav framgår att åtta av anläggningarna har fått kraftigt ökade transportkostnader. Storleksordningen anges inte. Fyra anläggningar redovisar merkostnader för transporter till 4 à 5 % av omsättningen, fyra har merkostnader på 2 à 3 %, medan de övriga redovisat transportkostnadsökningar på max. 1 % av omsättningen.

Flertalet företag har varit hänvisade till i huvudsak lastbilstransporter för att ernå tillfredsställande transporttider och -service. Som sammanfattning av intrycken anger studiegruppen att transportmerkostnaderna inte betraktades som den största olägenheten från lokaliseringssynpunkt. Likaså utgör enligt samma källa transporttiderna inte numera något problem vid lokalisering till Norrland.

Uppgifterna kan ha sitt intresse och värde såvitt avser lokalisering av de verksamhetsområden som berörts, d. v. s. mekanisk och elektrisk industri. Det bör dock klarläggas att som allmänt omdöme för samtliga näringsgrenar, som vuxit upp och ännu finns kvar i Norrland, äger uttalandet inte sin giltighet. En undersökning av förhållandena inom näringslivet i dess helhet i Norrland skulle säkerligen ge ett annat resultat.

Branscher med framställning av produkter av skrymmande natur drabbas hårt av frakter på långa avstånd. Viss sådan produktion, såsom möbeltillverkning, torde i dag ha helt eller nästan helt upphört. Nordens största plåtfabrik, som vuxit upp i Norrland, har av fraktkostnadsskäl tvingats flytta huvuddelen av sin produktion till en ort närmare belägen sin marknads tyngdpunkt. Utöver det exempel som angives i Norrlandslänsens rapport angående fraktkostnadsökningar för sektionsbyggda trähus kan ett parallellfall anföras från Västerbotten län. På ett enda år ökade fraktkostnaderna hela 20 % trots ett högt utvecklat och rationellt transportsystem. De ökade fraktkostnaderna har inte betingats enbart av »normala» kostnadsökningar. Statens järnvägars godstaxa har genomgått väsentliga förändringar i förhållande till den konstruktion den gavs genom 1948 års järnvägstaxeutredning (SOU 1956:54). Bl. a. kan nämnas sammankrympningen av antalet huvudklasser jämte ökat avkall på värdetarifferingsprincipen, ändringen av minimikvantitet för vagnslast från 2,5 till 5 ton samt i viss mån minskningen av antalet avståndintervaller. Avsikten har inte enbart varit att uppnå en förenkling i taxeringsarbetet utan fastmer att stärka järnvägens konkurrenskraft. Metoden att ta ut kostnadsökningar genom ett procentuellt påslag på gällande taxor medför en större faktisk höjning för de längsta avstånden. Det kan ifrågasättas om detta är riktigt i ett taxersystem med degressiv konstruktion. Tiden torde vara mogen för en ny översyn av statens järnvägars taxor, möjligen kopplad till

en ny järnvägskostnadsutredning, i vilket ärende särskild motion väckts.

Trafikpolitiken, såsom den nu tillämpas, tjänar i stor utsträckning som lokaliseringpolitiskt styrmedel för Norrlands del inte enbart i fråga om de långa avstånden. Den ökade skattebelastningen för släpvagnar, och sedermera även för lastbilarna — om liggande förslag från bilskatteutredningen genomföres — får en oroande effekt på bl. a. den norrländska cellulosaindustrins virkesförsörjning.

För persontrafiken gäller i huvudsak samma problem som för godstrafiken. Höga biljettpriser och i förhållande till genomsnittet för Sverige långa restider ökar distansen mellan avlägsnare delar av landet och storstäderna. Trafikförsörjningen mellan mindre tätorter och centralorter skapar distans jämförbara med större avstånd, vilket leder till ett utflyttningstryck respektive bosättningsmotstånd. En kraftigare satsning på inrikesflyget i syfte att öka regulariteten och nedbringa biljettpriserna borde vara en angelägenhet för samhället att genomföra. Ökad konkurrens bör vara en väg att nå detta syfte.

Likaså borde en subventionerad »glesbygdskiljett» inom övriga trafikgrenar kunna skapas. Prisskillnaden borde givetvis täckas av statsmedel och ej av kommunala.

De olägenheter som i korthet redovisats påvisar ett klart behov av den koordination mellan den lokaliseringpolitiska och den trafikpolitiska målsättningen, såsom framhölls i ovan nämnda interpellation. Detta framhäves också klart i Norrlandslänens skrivelse:

Det finns, enligt vad länsstyrelserna funnit, skäl att anta att transportkostnadernas höjning ätit upp hela lokaliseringsstödet och mera därtill. Den aktiva regionalpolitiken förutsätter rimligen att avlägsna landsdelars konkurrensförutsättningar inte skall försämrats. Trafikpolitikens tillämpning har inneburit en mycket kraftig försämring i detta avseende. Det är nödvändigt att de trafikpolitiska besluten sätts in i sitt regionalpolitiska sammanhang.

Debatten kring taxepolitiken har under det senaste året kretsat kring en rad olika förslag till lösningar. Flertalet har tagit sikte på en sänkning av statens järnvägars taxor antingen genom en omfördelning av fraktuttagen till fördel för de längre avstånden och motsvarande höjning på de kortare (ökad avståndsdegregation) eller enbart sänkning av taxorna och höjning av den s. k. kollektivbiljetten. Åtgärden skulle innebära en prioritering av järnvägstransporter i strid mot 1963 års trafikpolitiska beslut och snedvridning av konkurrensen mellan olika transportmedel. Skall en lokaliseringpolitisk »kollektivbiljett» utgå, bör den omfatta alla berörda slag av transportmedel.

Norrlandslänens skrivelse ger heller ingen annan anvisning än vad som anges i slutet av följande citat:

Om målsättningen för all verksamhet i Sverige vore att uppnå en maxi-

mal bruttonationalprodukt utan hänsyn till sociala eller regionala konsekvenser, skulle transportpolitiken kunna behandlas som ett i princip enkelt optimeringsproblem. Eftersom samhällets målsättning är betydligt mer komplex, måste även transportpolitiken underordnas denna vidare målsättning. Detta kan ske utan att man behöver rubba principen om full kostnadsäckning för varje företag inom transportsektorn.

Länsstyrelserna sammanfattar sina synpunkter i övrigt under sju uppsatser på s. 42—43 i skriften »Regional- och trafikpolitik». Motionärerna instämmer helt i dessa synpunkter.

Härutöver kan anföras som tänkbara lösningar att fraktlindring för godstransporter kan ske genom en form av generell reduktion av transportköparnas fraktkostnader på längre respektive »obekväma» avstånd. En annan lösning vore att i gällande taxor inom transportföretagen inlägges en subventionsdel utgående från ett bestämt maximivstånd, exempelvis 500 km.

För persontrafiken torde det vara betydligt enklare att finna en lösning.

Motionärerna anser att kravet på en samordning mellan lokaliseringpolitiken och trafikpolitiken nu är så starkt, att en utredning snarast borde komma till stånd. Då regeringen inte aviserat någon proposition i ämnet under vårriksdagen, förefaller situationen oroande. En utredning kan i första hand ta sikte på en lösning av övergångsnatur. I samband med 1968 års lokaliseringstudier fortsatta arbete, vägkostnadsutredningen och en eventuell järnvägsstudier kan underlag skapas för en mer långsiktig bedömning av frågan i sin helhet.

Med hänvisning till i motionen anförda skäl hemställs,

att riksdagen hos Kungl. Maj:t anhåller om en skyndsamt utredning i syfte att snarast tillskapa regler för en samordning av den lokaliseringpolitiska och den trafikpolitiska målsättningen.

Stockholm den 28 januari 1970

Rolf Sellgren (fp)

Anders Jonsson (fp)
i Mora

Eric Nelander (fp)

Olle Westberg (fp)
i Ljusdal

Gösta Sterne (fp)

Elias Jönsson (fp)
i Ingemarsgården

Sigvard Larsson (fp)
i Umeå