

Nr 845

Av fru Ryding m. fl., om överförande till järnvägarna av tunga och långväga transporter.

(Lika lydande med motion nr 736 i Första kammaren)

När den statliga trafikpolitiken behandlades i riksdagen i december månad 1969 kunde man av statsutskottets utlåtande nr 167 utläsa att utskottet icke varit helt opåverkat av den starka kritik som tagits upp i ett flertal motioner och interpellationer men inte minst också av den opinion som Järnvägsmannaförbundet genom sitt aktiva agerande åstadkommit.

Man konstaterade i utskottsutlåtandet att trafikpolitiken självfallet inte får ses som en isolerad fråga och att tillämpningen och uppföljningen av principerna därför måste anpassas till utvecklingen på olika områden och till samhällsplaneringen i övrigt.

Beträffande riktlinjernas tillämpning anförde utskottet att hänsyn också skall tas till sociala, näringspolitiska och lokaliseringspolitiska förhållanden, liksom att även inverkan från trafiksäkerhets-, arbetarskydds- och miljösynpunkter och följdkostnaderna härav som samhället har att bestrida i annan ordning måste beaktas.

Trafikpolitikens aspekter från närings- och lokaliseringspolitiska synpunkter har vänsterpartiet kommunisterna tagit upp i annan motion till årets riksdag.

Vid föregående års debatt framhölls från vänsterpartiet kommunisterna att det återstår att se vad som kommer att hända när en del pågående utredningar blir klara och behandlade. För dagen vill vi därför endast ta upp ett problemkomplex som vi anser måste få prioritet och på vilket område man utan dröjsmål måste utforma ett program för omedelbara åtgärder.

Den förda trafikpolitiken har i stort fungerat så att en överflyttning av trafiken från järnvägarna till landsvägarna, från kollektiva till individuella trafikmedel har skett i snabb takt. Denna utveckling har visat sig vara synnerligen olycklig från flera synpunkter, och den står i bjärt motsättning till vad man borde eftersträva: en social trafikpolitik med alla människors rätt till kommunikationer, förbättrat olycksfallsskydd och ett skydd för vår livsmiljö.

I dag överförs emellertid en växande del av den spårbundna elektriskt drivna tågtrafiken utan luftföroreningar till de mycket luftförorenande och giftrykande bilarna — från järnvägarna, där olyckorna är få, till landsvägarna, på vilka olycksfallsfrekvensen är fruktansvärd och där de många och svåra olyckorna förorsakar oöverskådliga efterverkningar såväl för enskilda som för samhället i dess helhet.

Utvecklingen inom SJ har varit mycket negativ och kommer, om inte omedelbara åtgärder vidtas, att bli än dystrare. Det är inte bara på de korta

landtransporterna som järnvägen i snabb takt går tillbaka. Samma är förhållandet beträffande de långa transporterna. På avstånd över 10 mil har järnvägens andel av godstransporterna minskat från 95 % år 1950 till 81 % år 1968. Inom persontrafiken är tillbakagången för SJ ännu värre. Mellan åren 1949 och 1959 minskade persontrafiken på SJ med 3 % om året.

År 1950 svarade järnvägarna för omkring 39 % av landets hela persontrafik. År 1960 hade andelen sjunkit till 12 % och var år 1967 nere i 7 %.

På vägarna däremot har trafikökningen varit dramatisk, och sedan år 1950 har biltrafiken ökat drygt 10 % om året.

En annan viktig aspekt på denna fråga, inte minst från nationalekonomisk synpunkt, framföres av tidningen Statsanställd i januari i år. Tidningen skriver:

Det här trodde ni inte. En godsvagn står stilla nio månader om året — — — SJ befinner sig i ett dilemma. Högkonjunkturen har tömt vagnparken. Samtidigt som andelen i transportökningen sjunker ställs företaget inför problemet att inte kunna tillfredsställa kundernas önskemål om tomvagnar att lasta. Nu är det inte så att vagnparken är för snålt tilltagen, även om den inte är dimensionerad för de allra extremaste trafiktopparna. Det kan den nämligen inte vara. Det vore orealistiskt att hålla sig med en vagnstock anpassad till maximalt behov. Nej, problemet ligger på ett annat plan. De 45 000 vagnar som finns och som representerar ett värde på bortåt 2 miljarder kronor, utnyttjas inte på ett tillfredsställande sätt. De rullar bara 3 månader per år och står stilla 9 månader. 1/4-del av tiden går de i tåg och 3/4-del går åt till terminal- och spilltider.

Utan att avvakta en slutgiltig lösning av hela den statliga trafikpolitiken måste enligt vår uppfattning vederbörande ansvariga myndigheter se över problemet och utarbeta ett program för att medvetet styra över de tunga och långväga transporterna till den spårbundna järnvägen. Det får inte som nu utvecklas dithän att järnvägstrafiken mer och mer flyttas ut på vägarna. Det är en orimlighet för vårt land att vara Europa-bäst när det gäller att tillåta de allra längsta långtradarna dundra fram på vägarna, medan kapaciteten på järnvägen bara utnyttjas delvis.

En målsättning bör utformas för en tidrymd av förslagsvis tre till fem år för överförandet av framför allt den tunga lastbilstrafiken till järnvägen. För uppfyllande av en sådan målsättning sätts en rad av de åtgärder in som exempelvis aktualiserats i Järnvägsmannaförbundets tiopunktsprogram såväl som i en rad riksdagsmotioner under senare år.

Med hänvisning till vad vi ovan anfört hemställes,

att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om att ett program omgående utarbetas i syfte att uppnå en medveten styrning av de tunga och långväga transporterna till järnvägarna.

Stockholm i januari 1970

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