Motion

1977/78:767

av Margot Håkansson och Elver Jonsson
om SJ:s styckegodstaxor och samordningen mellan SJ och postverket

Statens järnvägar omfattas med ett stort intresse av hela svenska folket. Det är något av vars och ens angelägenhet, och det visar inte minst de många och långa debatter som varje år hålles i riksdagen angående SJ:s transportpolitik. Både gods- och persontrafiken på SJ kommer att spela en betydande roll även i framtiden. Det är inte minst från miljösynpunkt, av trafiksäkerhets- och energiskäl viktigt att den rälsbundna trafiken på allt sätt stimuleras.

Från regionalpolitisk synpunkt är det också mycket viktigt att det inte råder tveksamhet om SJ:s trafikpolitik. Riskerar man att en bandel hotas av nedläggning kan det i hög grad försvåra lokalisering av företag och därmed minska möjligheten för redan utsatta landsändar att klara sina sysselsättningsproblem.

SJ:s utredning om styckegodshanteringen visar att man har långt framskridna planer på att lägga ut mer av styckegodstrafiken på landsvägarna. Det verkar som om SJ inte är intresserat av att marknadsföra och stimulera styckegodshanteringen. Kunderna kommer helt enkelt inte att ha råd att utnyttja SJ:s tjänster i framtiden. Det finns exempel, som visar att styckegodset fraktas tio gånger så lång väg som det verkliga avståndet mellan de två orter det är avsett för. Detta hänger samman med att godset går mellan de f. n. 34 terminalerna och sedan fraktas med bil på landsväg. Även om det endast är 1 miljon ton styckegods, som SJ fraktar mot en avsevärt större mängd styckegods som går på våra landsvägar med lastbilar, vore det från trafikpolitisk synpunkt bättre att försöka föra över en del av den landsvägsbundna styckegodstrafiken till SJ i stället.

För de anställda i SJ:s godsmagasin är det otryggt att leva i osäkerhet om hur det framtida arbetet skall gestalta sig. Vid rationaliseringar och neddragning av godshanteringen, kommer en stor grupp anställda inom SJ att behöva placeras på annat håll i landet.

SJ borde driva en offensiv, marknadsmässig trafikpolitik, som kunde konkurrera med biltrafiken när det gäller transporter. Men för man en politik, som betyder försämrad service och dyrare fraktkostnader måste man stå inför faktum att ingen vill eller kan utnyttja SJ:s tjänster.

När det gäller polletering av resgods har det blivit så kostsamt att det är en försvinnande liten del av de resande, som anser sig ha råd att polletera en resväska. Ett kolli kostar 25 kr. och därför släpar gamla resenärer på sitt resgods även om de egentligen inte orkar med det.

Indragningar av tåg och förändringar i tidtabellen har inte befrämjat möjligheterna till samordning mellan postverket och SJ i transporthänseende. Därför har SJ:s trafikpolitik kommit att innebära att postverket i allt större utsträckning valt landsvägsburna biltransporter. Det kan inte vara förenligt med en satsning på miljövänlig och energisnål trafik.

Två statliga företag som borde ha många gemensamma intressen arbetar var och en för sig utan att ta tillräcklig hänsyn till varandras funktioner och behov. Till omkring 1950-talets mitt använde sig postverket nästan uteslutande av järnvägarna för befordran av post. I Norrland hade postverket egna busslinjer som skötte trafiken på orter som inte var belägna vid järnvägen. Under 1950-talet började posten också att alltmer utnyttja flyget för att få en snabbare postgång.

1963 års trafikpolitiska beslut som fick till följd att många järnvägslinjer drogs in medförde att postverket fick övergå till andra transportmedel i större utsträckning, och år 1968 lades en stor del av postbefordran över på landsväg och flyg.

Troligen har de vinster SJ gjort vid indragningar av järnvägslinjer fått betalas av postverket. Denna omfördelning av kostnaderna är knappast ändamålsenlig eller försvarlig. Nu verkar det att vara vattentäta skott mellan de statliga verken, för även där det finns parallella tåglägenheter användes landsvägs- och flygtransporterna i stället i stor utsträckning.

En utredning sysslar sedan 1975 med hur man skall samordna resurserna för posten och SJ genom att anpassa SJ:s taxesystem till den del av paketgodset som kan fraktas på SJ. Kanske har energiproblemen i dagens Sverige väckt en bred insikt om behovet av en annan syn på samordningsfrågorna. Det är inte det ena eller andra statliga verkets ensak hur vi skall tackla vår miljö och trafiksäkerhet och ej heller hur vi skall använda våra energitillgångar på ett sätt som medför en god miljö och därmed en på sikt ekonomisk transport- och trafikpolitik.

Med hänvisning till det ovan anförda hemställer vi,

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av en större satsning på samarbetet mellan de statliga verken i kommunikationshänseende;
2. att riksdagen uttalar att en ökad del av SJ:s styckegodstrafik bör överföras till spårbunden trafik; samt
3. att riksdagen hos regeringen begär att SJ:s prispolitik utformas så att den stimulerar styckegodsbefordran på SJ.

Stockholm den 20 januari 1978

MARGOT HÅKANSSON (fp) ELVER JONSSON (fp)