Motion

1979/80: 384

av Olle Östrand m. fl.
om sjöfartspolitiken

Under 1979 omprövades 1963 års trafikpolitik där varje trafikgren skulle bära sina egna kostnader. Enligt propositionen 1978/79:99 skall fördelning på trafikslag ske efter samhällets marginalkostnader för en viss transporttjänst.

Det är en riktig princip. Bl. a. ger den större möjligheter att få in regionalpolitiska synpunkter i diskussionen om trafikens utveckling. Det avgörande blir emellertid hur den praktiskt kommer att tillämpas. Det går i dag inte att bedöma.

I propositionen sades ingenting om hur trafikpolitiken skulle tillämpas för sjöfarten. Därför beslöt riksdagen på socialdemokratiskt initiativ att sjöfartens roll i trafikpolitiken skulle prövas. Det finns för sjöfarten oroande utvecklingstendenser. När det gäller järnvägstrafiken får SJ ca 80 milj. kr. för att kunna sänka kostnaderna i persontrafiken med hänvisning till järnvägens låga samhällskostnader. Många skäl talar för att även sjötransporterna sett från samhällets sida har låga marginalkostnader. Därför borde man enligt de nya trafikpolitiska riktlinjerna överväga att sänka kostnaderna även för sjöfarten. Detta skulle stimulera en övergång från land- till sjötransporter. Kustsjöfarten skulle bl. a. av den anledningen få helt andra utvecklingsmöjligheter.

SJ kan numera arbeta med mycket stora rabatter på gods som annars brukar gå på sjön och bli då tillsammans med effekterna av transportstödet mycket konkurrenskraftiga. Ett aktuellt exempel på det är diskussionen om stålämnestransporter från NJA i Luleå till Domnarvet.

SSAB skall inom kort fatta beslut om lämplig lösning för transport av 600 000 ton stålämnen per år. För utvecklingen i Luleå och Gävle hamnar är det viktigt att dessa transporter går på sjön mellan dessa orter. Frågan är ännu inte avgjord, men underhandsuppgifter tyder på att SJ har kunnat lämna sådana rabatter att järnvägstransporter på hela sträckan Luleå–Domnarvet kan komma i fråga.

Det kan ifrågasättas om det från både regional- och trafikpolitisk synpunkt är riktigt att 600 000 ton tunga stålämnen skall gå på järnväg över en så lång sträcka. Detta borde bli föremål för en samhällsekonomisk analys, samtidigt som 1979 års trafikpolitiska riktlinjer vad avser samhällets marginalkostnader måste preciseras vid en tillämpning på hamnar och sjöfart.

Mot den bakgrunden hemställs

att riksdagen beslutar

1. anhålla att regeringen närmare preciserar 1979 års trafikpoli-

tiska beslut om samhällets marginalkostnader vid tillämpning på hamnar och sjöfart,

2. anhålla att regeringen gör en samhällsekonomisk analys vid val av transportsätt av stålämnen mellan Luelå och Domnarvet.

Stockholm den 16 januari 1980

OLLE ÖSTRAND (s)

ING-MARIE HANSSON (s)

AXEL ANDERSSON (s)

STIG ALFTIN (s)

WIVI-ANNE CEDERQVIST (s)

OLLE WESTBERG (s)
i Hofors

IRIS MÅRTENSSON (s)