Motion

1979/80:430

av Lars Werner m. fl.
om planeringen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken

Redan i direktiven till 1972 års trafikpolitiska utredning redovisade statsrådet tendensen till utvecklingen av landtransporterna. Lastbilarna hade på allt längre avstånd och i fråga om allt vidare godssortiment tagit över allt större andel av transporterna. Det var redan år 1970 klart att järnvägen endast på förhållandevis långa avstånd fortfarande kunde dominera. Denna tendens har sedan förstärkts under 1970-talet, om än i något långsammare takt.

Fortfarande är det en central fråga i hela den trafikpolitiska debatten om vi i framtiden skall acceptera en ständigt växande lastbilstrafik. Den senaste tidens ständiga oljeprishöjningar, frågan om skärpt energihushållning, miljö och säkerhet i trafiken har givit problemet en ny aktualitet.

Nyligen gjorda undersökningar av SJ:s utvecklingsavdelning bekräftar att energiförbrukningen i långa relationer är ca 3 gånger större för lastbil med släp och energikostnaden ca 4 gånger större än vid tågtransport. Det finns anledning räkna med att kostnadsskillnaden med beaktande av vägslitagekostnaderna och därmed även kostnaderna för att uppehålla vägstandarden vid samhällsekonomisk kalkylering blir ännu mer markant.

Det framhölls också i trafikutskottets utlåtande till propositionen 1978/79:99 att det av trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl var angeläget med ett ökat utnyttjande av järnvägen, framför allt vid långväga transporter. Järnvägarna borde genom investeringar förbättras kraftigt och erhålla ökad kapacitet för att kunna spela en central roll i det interregionala trafiksystemet.

Frågan hur en sådan önskvärd trafikförändring konkret skall uppnås förblir obesvarad även efter 1979 års trafikbeslut. År 1973 fanns det 293 lastbilscentraler med 10 521 anslutna åkerier eller 50,5 % av det totala antalet trafikutövare i yrkesmässig trafik. Totalt disponerade de över 40 % av fordonsparken. Till dessa centraler är främst de mindre åkerierna anslutna.

Fjärrtrafiken bedrivs huvudsakligen inom transportförmedlingsföretagen, som är ett fåtal, varav de största är AB Svenska Godscentraler (ASG) och AB Godstrafik och Bilspedition (GBS). Dessa båda sysselsatte år 1973 ca 5 000 fordon i trafik. Fordonen ägs av enskilda åkerier som är knutna till förmedlingsföretaget genom långsiktiga transportavtal. Även här utgörs en stor del av små åkerier. Transportföretagen har en väl utvecklad organisation som strävar efter trafik "från dörr till dörr".

Branschen domineras av des. k. enbilsåkerierna samt företag med ett fåtal

lastbilar. Överetablering har skapat en företagsform som inte har förutsättningar att tillgodose numera självklara krav på arbetsmiljö, trygghet i anställningen och säkerhet i transporterna. I många fall har dessa ofta svårfinansierade företag skapat en osund konkurrens där vissa åkare tar laster till underpris och tvingar fram oacceptabla arbetsförhållanden för eventuella anställda. Ibland utför ägaren/föraren själv körningen och sätter därvid inte sällan alla arbetstidsbestämmelser, som i annat fall skulle ha gällt, ur spel. Yrkestrafikutredningen säger i sitt betänkande (SOU 1971:34) följande om detta förhållande: "Ekonomiska påfrestningar kan nämligen förutsättas i särskilt hög grad innebära frestelser att genom överträdelser av olika bestämmelser – vikt, arbetstids- och hastighetsbestämmelser – kunna uppnå konkurrensfördelar."

Det framhålls att ekonomiskt sunda företag är en förutsättning för att ge de anställda tryggade och ordnade arbetsförhållanden. Nya driftmässigt ändamålsenliga företagsformer kan och måste skapas på olika vägar genom en stramare yrkestrafiklagstiftning, där den nu rådande liberala linjen överges, och genom en lagstiftning som ger samhället verklig möjlighet att från samhällsekonomiska utgångspunkter planmässigt styra trafiken, så att i landtrafiksektorn lastbil och järnväg kompletterar varandra i stort sett efter principen "tågen på längden och lastbilarna på tvären". Detta måste ske samtidigt som transportarbetet i sin helhet utvecklas till integrerade transportsystem, där en upprustad järnväg utgör stommen. I sistnämnda fråga ber vi att få hänvisa till vpk:s motion om upprustning av statens järnvägar.

Andra lämpliga åtgärder kan vara att utveckla och utvidga det statsägda Svelast samt aktualiserandet av kooperativa åkeriföretag.

Med hänvisning till det i motionen anförda föreslås

att riksdagen hos regeringen hemställer om skyndsam prövning av konkreta åtgärder för en övergripande samhällsstyrd planering av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, varvid frågan om att vidga och utveckla det statsägda transportföretaget Svelast samt förutsättningarna för skapandet av kooperativa större transportföretag prövas.

Stockholm den 18 januari 1980

LARS WERNER (vpk)

EIVOR MARKLUND (vpk)

C.-H. HERMANSSON (vpk)

NILS BERNDTSON (vpk)

JÖRN SVENSSON (vpk)

SVEN HENRICSSON (vpk)