

**Nr 533**

Av herr **Dahlgren m. fl.**, *angående remissinstanser vid järnvägsnedläggningar, m. m.*

(Lika lydande med motion nr 452 i Första kammaren)

Vid 1963 års riksdag fastställdes nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Som en målsättning angavs »att varje trafikgren i princip själv borde svara för sina kostnader». Målet för trafikpolitiken borde vidare vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Vidare beslöts att i den mån det icke med kravet på kostnadstäckning gick att lämna en viss bygd den trafikservice, som från samhällets synpunkt var rimlig, skulle ersättning utgå av allmänna medel. Enligt 1963 års riksdagsbeslut är det vidare av avgörande betydelse för att nå en riktig samhällsekonomisk trafikuppdelning, att järnvägarna befrias från olika ekonomiskt belastande förpliktelser. I den mån dylika förpliktelser allttjämt komme att kvarstå skulle ersättning utgå av allmänna medel som helt täckte därigenom uppkomna kostnader.

Denna ersättning, som populärt uttryckt utgör ett slags »kollektivbiljett», uppgår i år enligt statsverkspropositionen till 205 milj. kronor och skall alltså betraktas som en del av de kostnader som ingår i det gemensamma samhällsansvaret för att i möjligaste mån trygga transportförsörjningen i olika delar av landet. I årets statsverksproposition uttalas emellertid »att nedläggningstakten avsevärt måste ökas». Visserligen kan den uttalade meningen sägas ha ett visst stöd i 1963 års riksdagsbeslut, då det förutsattes att kostnaderna för »kollektivbiljetten» skulle minska och således vara av övergående karaktär. Då emellertid riksdagen förutsatt att aktiviteten på det trafikpolitiska området samordnades med lokaliseringpolitiken och att för övrigt hänsyn skulle tagas till sociala aspekter vill vi för vår del icke instämma i uppfattningen »att nedläggningstakten avsevärt måste ökas».

Enligt vår uppfattning måste t. ex. transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader inte alltid vara liktydig med en nedbantad och försämrad trafikservice — tvärtom vill det synas oss som om rationalisering och effektivisering i många fall kunnat leda till på samma gång förbättrad service och mera företagsmässiga principer.

De artära banlinjerna spelar enligt vår mening en allt viktigare roll ur såväl lokaliserings- och sociala som allmänna synpunkter. Riksdagsbeslut om lokaliseringstöd, grundskolans genomförande med en avsevärd kon-

centration av skolorterna som följd, sjukvårdens omdaning till flerläkarstationer och större enheter inom den slutna vården bidrager till att ett väl utvecklat kommunikationsnät är viktigare än någonsin. De i trafikutredningens undersökningsprogram upptagna trafiksvaga linjerna hade en total banlängd av nära 7 200 km, vilket motsvarade 47 % av SJ:s kvarvarande trafiknät år 1960. Det är självfallet att om målsättningen fortfarande skall vara densamma och 47 % av järnvägsnätet skall nedläggas — utan hänsynstagande till de faktorer som tillkommit — detta icke kan ske utan att betydande kostnader uppkommer inom andra områden, såväl för den enskilde som för samhället i stort. Vi grundar detta konstaterande på det förhållandet att riksdagens beslut om en upprustning av vägnätet för att möjliggöra en ersättningstrafik på landsväg icke synes kunna uppfyllas i den takt som avsetts. Om man räknar med en faktisk eftersläpning på 900 milj. kronor i förhållande till vad som förutsattes i 1958 års vägplan blir slutsatsen att en försämring inträtt i de gemensamma kommunikationsmöjligheterna.

Den aktiva lokaliseringpolitiken kommer enligt vår mening att få stor betydelse för olika bygders näringsliv. Även om det förhåller sig så, att lån och bidrag endast kan utgå till vissa områden i landet, spelar arbetsmarknadspolitiken och kommunala myndigheters önskan om ett rikare näringsliv i alla bygder en allt väsentligare roll. Nödvändigheten av goda kommunikationer för att detta skall kunna förverkligas måste då understrykas, vilket innebär att planeringen måste vara total för att största effekt skall uppnås. De ökade utbildningsmöjligheter som nu står till buds genom grundskolans tillkomst och de gymnasiala skolornas utbyggnad innebär genom centraliseringen ett ökat resande för eleverna. Det är av avgörande betydelse för eleverna att dessa resor kan företagas så snabbt och bekvämt som möjligt. Från skolmyndigheternas sida finns exempel som visar att elever som färdas per landsvägsbuss tröttnas mera av dessa resor än motsvarande elevkategori som färdas per järnväg. Vidare vill det synas oss som om de sociala aspekterna vid nedläggandet av en järnväg i dag tillmätas en alltför liten betydelse. Genom sjukvårdens rationalisering inträder även här för den vård sökande allt längre reseavstånd. Nedläggandet av en järnvägslinje kan i flera fall för områden på 30 000 människor betyda, i det fall reguljära kollektiva trafikmedel skall användas, att ett besök vid en vårdinrättning därefter icke kan klaras på en och samma dag.

Det torde vara självklart att konsekvenser som här påtalats sammantaget betyder ekonomiska avbräck för den enskilda människan — samtidigt som det påverkar bygden och näringslivet i negativ riktning. Slutsatsen torde då bli den att en av statens järnvägar konstaterad besparing vid en järnvägsnedläggning i själva verket kan innebära en större kostnad för samhället totalt. Här bör emellertid erinras om ett yttrande av statsrådet och chefen för inrikesdepartementet i andra kammaren hösten 1965: »I propositionen (angående riktlinjer för en aktiv lokaliseringpolitik) beto-

nades mycket starkt behovet av en samordning i tid och rum av lokaliseringsverksamheten och andra samhällsplanerande åtgärder, så att insatserna på olika områden kan ge en samlad effekt för en orts eller bygds utveckling. Detta uttalande gäller naturligtvis även offentlig verksamhet. På planeringsråden och länsstyrelserna har lagts uppgiften att leda en aktiv planering, där man bl. a. eftersträvar en avvägning av olika regionala intressen i fråga om samhälleliga serviceanordningar och annan offentlig verksamhet samt upprättar konkreta förslag och samordnade handlingsprogram för den regionala utvecklingen.»

Vi delar denna uppfattning men förmenar att den då måste föras ut i konkreta beslut för att snarast säkra en samordning av de gemensamma resurserna. Vid en sådan samordning kan det då komma att visa sig att en annan syn på de trafiksvaga järnvägslinjerna kan bli rådande, vilket måste innebära att samhällets kostnader för »kollektivbiljetten» blir bestående eller kommer att avtrappas i långsammare takt.

För att åstadkomma en effektivare regional planering torde det därför vara nödvändigt att dels göra planeringsråden till remissinstanser vid järnvägsnedläggningar, dels ge landstingen möjlighet att uttala sin mening ur sjukvårdssynpunkt om en bebadad järnvägsnedläggning. Skulle efter de nya remissorganens hörande synpunkter framkomma om nödvändigheten av ett bibehållande av en ur det affärsdrivande verkets synpunkt olönsam järnvägslinje, bör kostnader få inräknas eller kvarstå i »kollektivbiljetten». I statsverkspropositionen borde dessutom årligen intagas en redogörelse för hur de gemensamma kostnaderna för »kollektivbiljetten» fördelar sig på olika banlinjer och dessutom för vilka banlinjer som man under året ämnar nedlägga.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala dels att planeringsråden och landstingen må utgöra remissinstanser beträffande järnvägsnedläggningar inom dessa myndigheters områden enligt i motionen uppdragna riktlinjer, dels att en redogörelse för hur kostnaderna för den s. k. kollektivbiljetten fördelar sig på olika bandelar samt för vilka bandelar som är avsedda att nedläggas under året årligen må införas i statsverkspropositionen.

Stockholm den 26 januari 1966

*Anders Dahlgren*

*Einar Larsson*

*Johannes Antonsson*

*Rune Gustavsson*

*Harald Larsson*

*Gunnar Larsson*

i Alvesta

i Hedenäset

i Luttra

*Erik Larsson*

*Elias Jönsson*

*Lennart Mattsson*

i Norderön

i Ingemarsgården