

## Nr 411

Av herr Åkesson och herr Eriksson, Karl-Erik, *angående kommunikationsproblem inom landsbygdens glesbygdsområden.*

(Lika lydande med motion nr 519 i Andra kammaren)

Några principiella invändningar mot målet för den av statsmakterna 1963 antagna trafikpolitiken — att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader — kan inte resas. Redan vid avgivandet av remissvaren över den utredning som föregick 1963 års beslut var det dock flera instanser som ifrågasatte riktigheten av de beräkningar som järnvägsstyrelsen gjort beträffande bl. a. nedläggning av trafiksvaga bandelar, erforderliga avskrivningar och förräntningar m. m. Det förefaller som om dessa instanser numera fått än mera fog för sina farhågor. Vi vill även peka på den omständigheten att järnvägsstyrelsen företar en hel del försämringar i sin service, t. ex. genom indragning av tåg, indragning av betjäningen på stationerna m. fl. åtgärder som minskar gods- och resandefrekvensen. En på så sätt minskad omsättning kan sedan utgöra motiv för en nedläggning av bandelen. Inte sällan sätter man in busslinjer som i stor utsträckning går parallellt med bandelen och givetvis tar en del av resandeströmmen från järnvägen. När det gäller godstrafiken förfares ibland på liknande sätt.

Nedläggningen av flera järnvägslinjer har ostridigt förorsakat näringslivet betydande merkostnader, som inte torde ha ingått i järnvägsstyrelsens kalkyler. Detta pekar på en motsättning mellan det samhällsekonomiska resultatet av nedläggning av järnvägslinjer och järnvägsstyrelsens kalkyler, som synes vara alltför starkt inriktade på det järnvägsekonomiska intresset.

De lokaliseringssträvanden som statsmakterna nu gått in för motverkas också med all sannolikhet av strävandena att nedlägga järnvägslinjer. Det torde sålunda i de flesta fall vara mycket svårt att intressera en industri att förlägga sin verksamhet till platser som hotas av järnvägsnedläggning. Genom att staten övertagit kostnadsansvaret för den inte lönsamma järnvägstrafiken torde f. ö. frågan om nedläggning av inte lönsamma järnvägslinjer mindre vara en fråga om konkurrensförhållandena mellan järnväg och vägtrafik — vilket var det viktigaste elementet i principbeslutet 1963 — än i väsentlig mån en avvägning mellan önskan att allmänt hålla nere statsut-

gifter å ena sidan och sociala och lokaliseringpolitiska önskemål å den andra.

Den trafikutredning som föregick beslutet 1963 uttalade att en nedläggning av samtliga trafiksvaga järnvägslinjer visserligen kunde vara ekonomiskt motiverad om nedläggningsspörsmålet endast bedömdes med hänsyn till SJ:s trafikintresse, men att konsekvenserna av en dylik omfattande järnvägsnedläggning för transportapparaten i dess helhet samt för näringslivet i övrigt och för den allmänna samfärdseln torde bli synnerligen vittgående och i vissa fall samhällsekonomiskt oförmånliga — åtminstone på kortare sikt. Också kraven på en med hänsyn till de geografiska förhållandena rimlig transportförsörjning för landets olika delar samt beredskapsmässiga skäl begränsade nedläggningens omfattning.

Det är enligt vår uppfattning ytterst angeläget att den utveckling som här äger rum genom järnvägsnedläggelserna noga följs och att de åtgärder som vidtages är medvetna och sker med beaktande av också nya synpunkter som kommer in i bilden. En samlad redovisning av verkningarna för bygden och för trafikapparaten av genomförda nedläggelser i åtminstone några områden vore därför mycket värdefull för att ge den fortsatta politiken ett större sakligt underlag. Det torde vara en uppgift där samhällsplanerare, trafikvetenskapsmän, ekonomer, sociologer och kanske även andra experter skulle kunna åstadkomma en kartläggning med stort både aktuellt och historiskt värde.

Såsom i det föregående framhållits får nedläggningsfrågorna självfallet inte enbart bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av samhällsekonomiska och näringspolitiska aspekter. Det torde finnas anledning att ifrågasätta om dessa synpunkter blivit beaktade på det sätt som riksdagen med sitt beslut avsåg. I många fall synes det vara uppenbart att en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader inte uppnåtts. Det är därför enligt vår uppfattning angeläget att järnvägspolitiken i här nämnda avseenden skyndsamt överses. I avvaktan på resultatet av denna översyn bör största återhållsamhet iakttagas beträffande beslut om nya järnvägsnedläggningar.

Trots den snabba omflyttning som skett finns det dock fortfarande ungefär 2 miljoner människor som bor i glesbygder i Sverige. Det är angeläget att kommunikationsproblemen i dessa områden blir tillfredsställande ordnade. För andra delar av kommunikationsväsendet, t. ex. post och telefon, föreligger en kostnadsfördelning, så att enhetliga kostnader vanligen uttages inom hela landet. Detta gäller t. ex. för postavgifterna och inom vissa geografiska områden även telefonavgifterna. Kostnaden för att anskaffa ett vanligt telefonabonnemang är densamma inom hela landet, oberoende av om installationen kostar televerket 1 000 kronor eller 30 000 kronor.

Statens järnvägar har inte samma ställning inom sitt verksamhetsområde som postverket och televerket inom sina områden. Är verksamheten inte lön-

sam läggs bandelen eller busslinjen ned, i den mån man inte av försvarshänsyn eller andra synnerliga skäl behåller den. Därvid kan speciella anslag utgå. Enskilda företag kan ej heller upprätthålla den reguljära trafiken med mindre än att anslag utgår härför. Om exempelvis kommunalt eller landstingskommunalt stöd erhölls, borde det på många håll kunna anordnas enklare busslinjer genom utnyttjande av skolbussarna under deras väntetider.

Det synes oss vara av vikt att ovanstående problem snarast göres till föremål för närmare utredning, varvid bl. a. frågan om vilken myndighet som närmast skall svara för den kollektiva trafiken inom glesbygdsområdena bör tas upp till behandling.

Med anledning av ovanstående får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om utredning och förslag beträffande kommunikationsproblemen inom landsbygdens glesbygdsområden.

Stockholm den 26 januari 1967

*Sten Åkesson (fp)*

*Karl-Erik Eriksson (fp)*

---

## Nr 412

Av herr **Dahlén m. fl.**, om *höjt anslag till Teknisk forskning.*

(Lika lydande med motion nr 524 i Andra kammaren)

Stockholm den 26 januari 1967

*Olle Dahlén (fp)*

*Axel Andersson (fp)*

*Birger Lundström (fp)*

*Stig Stefanson (fp)*

*Per Hilding (fp)*

---