

Nr 433

Av herr Carlshamre m. fl., om ersättningstrafik vid nedläggning av järnväg.

(Lika lydande med motion nr 356 i Första kammaren)

Stor oro råder i stora delar av landet inför det fortsatta rationaliseringsarbetet inom statens järnvägar, i den mån rationaliseringen tar sig uttryck i nedläggning av järnvägstrafik eller indragning av järnvägsstationer. Oron torde mindre bottna i en önskan att till varje pris få behålla en rälsbunden trafik än i farhågor för att järnvägstrafik kan läggas ned — eller för stora områden göras otillgänglig genom indragning av stationer — utan att godtagbar ersättningstrafik ordnas.

Vi ämnar inte här diskutera de av riksdagen antagna trafikpolitiska riktlinjerna, att varje trafikgren skall bära sina egna kostnader och att statens järnvägars verksamhet skall bedömas utifrån företagsekonomiska lönsamhetsgrunder. Vi vill endast framhålla att principen att SJ:s verksamhet skall drivas efter mer eller mindre renodlade företagsekonomiska riktlinjer knappast torde ha stöd i någon mer utbredd folkmening; det torde snarare vara en mycket vanlig mening att SJ bör ses i första hand som ett allmänt serviceföretag som på allmänt samhällsekonomiska, sociala och andra grunder har att driva även trafik som inte alltid kan motiveras strikt lönsamhetsmässigt.

Oviljan att acceptera lönsamhetskriteriet som avgörande för SJ:s trafikpolitik förstärks otvivelaktigt av att befolkningen i av järnvägsnedläggningar hotade bygder inte anser sig ha garantier för att fullgod ersättnings trafik kommer att erbjudas om och när järnvägstrafiken nedlägges.

Vi vill som exempel anföra norra delen av Bohuslän. Skulle persontrafiken på norra delen av bohusbanan komma att läggas ned utan annan ersättning än busstrafik på den nu befintliga landsvägen, så skulle detta otvivelaktigt innebära en mycket allvarlig försämring av trafikservicen i området. Landsvägen (E6) genom norra Bohuslän är redan nu klart otillräcklig för den mycket starka trafiken under sommarmånaderna. Skulle även den ingalunda obetydliga trafik som under dessa månader ombesörjs av järnvägen flyttas över till landsvägen skulle både framkomlighet och trafiksäkerhet sjunka långt under det godtagbara.

Under större delen av året är otvivelaktigt trafikunderlaget för norra bohusbanan — liksom för många andra bandelar i vårt land — mycket

svagt. Men de som reser med tåget är i stor utsträckning personer för vilka busstrafik med bussar av hittills vanlig typ och på nuvarande landsväg inte innebär ett acceptabelt alternativ. Det rör sig om gamla, sjuka och handikappade, vilkas ärende med resan ofta är besök hos läkare eller på lasarett. Enbart en så trivial omständighet som att bussarna saknar toalett torde för inte så få av dessa resenärer göra en lång bussresa nästan omöjlig.

Många skulle kunna sig lugnare om de säkert visste att järnvägstrafiken inte kommer att läggas ned utan att det *först* är sörjt för fullgod ersättning genom moderna, bekväma, toalettförsedda bussar som framföres på god och säker väg. Vi anser därför att de gällande trafikpolitiska riktlinjerna bör kompletteras med ett uttalande av statsmakterna, att ytterligare nedläggning av järnvägstrafik icke skall ske förrän erforderlig utbyggnad av landsvägsnätet i berörda områden är färdig och moderna bussar med lägst samma bekvämlighetsstandard som de nuvarande rälsbussarna står till förfogande.

Aberopande vad som sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att inga ytterligare beslut om nedläggning av järnvägstrafik fattas utan att åtgärder först vidtages för att säkerställa en fullgod ersättningstrafik.

Stockholm den 24 januari 1968

Nils Carlshamre (h)

Lennart Mattsson (cp) Carl E. Johansson (s) Henry Berndtsson (fp)