

**Nr 244**

Av herr **Hedlund m. fl.**, om *avbrytande av järnvägsnedläggningarna i avvaktan på viss utredning.*

(Lika lydande med motion nr 209 i Första kammaren)

De svenska järnvägarna nådde sin maximala utbyggnad i slutet av 1930-talet. De mätte då i det närmaste 17 000 km. Sedan dess har en fortlöpande nedläggning av bandelar ägt rum. Särskilt under 1950- och 1960-talen har denna gått snabbt. Järnvägsnätet omfattar för närvarande knappt 13 000 km. Föreliggande planer innebär att en fortsatt nedläggning är att vänta. I den år 1967 utgivna skriften »Vad pågår och planeras inom SJ» framhåller statens järnvägar att de tänkta linjenedläggningarna fram till 1975 skulle minska linjenätet till 11 000 à 12 000 km varav endast 7 000 à 8 000 km med full trafik. Med full trafik avses sådan trafik som även omfattar persontrafik.

En fortsatt nedläggning av trafiksvaga bandelar har ansetts överensstämmande med intentionerna i 1963 års riksdagsbeslut angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken. Sammansatta stats- och tredje lagutskottet framhöll dock i sitt av riksdagen bifallna utlåtande att det var angeläget att avvecklingen skedde på sådant sätt att behövliga ersättningsförbindelser kunde ordnas i god tid. I detta avseende kan riksdagsbeslutet i många fall inte anses ha tillämpats nöjaktigt. Ersättningstrafiken har ofta inte blivit av den omfattning som allmänheten haft rätt att kräva.

På senare tid har en livlig trafikpolitisk debatt förts i vårt land. Den har bl. a. föranletts av att målsättningen i 1963 års riksdagsbeslut, innebärande en tillfredsställande trafikförsörjning för landets olika delar, inte har uppnåtts. De till följd av vikande trafikunderlag, beroende i första hand på privatbilismens expansion, företagna inskränkningarna i den kollektiva trafiken har tvärtom på många håll kommit att innebära en försämring av landsbygdens trafikservice. Riksdagen begärde hösten 1969 i anledning av ett flertal motioner att en översyn av tillämpningen och uppföljningen av 1963 års riksdagsbeslut skulle ske. Detta blev också riksdagens beslut. Det är angeläget att Kungl. Maj:t genomför denna översyn med stor skyndsamhet.

För att landets olika delar skall få en tillfredsställande trafikförsörjning krävs en effektiv planering på trafikens område och en samordning mellan de olika trafikgrenarna. Vi förutsätter att Kungl. Maj:t utfärdar sådana direktiv till länsstyrelserna att en planering i detta syfte skyndsammast möjligt kan komma till stånd. Denna planering bör givetvis ske i samarbete mellan statliga och kommunala myndigheter samt olika organisationer på trafikförsörjningens område. Vi tillmäter en

sådan planering en avgörande betydelse, om alla delar av vårt land skall kunna tillförsäkras en tillfredsställande trafikförsörjning. Vi vill i detta sammanhang erinra om att sammansatta stats- och tredje lagutskottet år 1963 framhöll att nedläggningsfrågan självfallet inte enbart fick bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av olika sociala och näringspolitiska aspekter.

Starka skäl talar för att en ökad del av trafiken överförs från landsvägarna till järnvägarna. Om en sådan överföring företas krävs ändå att en kraftig upprustning av vägarna sker. Trafiksäkerhetsfrågorna måste också beaktas. Vidare måste stor hänsyn tas till den spårbundna trafikens fördelar från miljösynpunkt.

Konsekvenserna av järnvägsnedläggningarna är inte kända i sin helhet. En utredning syftande till ett klagörande i detta avseende har emellertid aviserats. Vi hälsar detta med tillfredsställelse.

Ett omfattande översyns- och utredningsarbete på trafikens område pågår sålunda. I avvaktan på resultatet av den av riksdagen begärda översynen av tillämpningen av 1963 års riksdagsbeslut, av en effektivare samordning av trafikgrenarna för uppnående av tillfredsställande trafikförsörjning för landets olika delar samt av en utredning om konsekvenserna av järnvägsnedläggningar bör enligt vår uppfattning några ytterligare sådana nedläggningar inte företas.

Som skäl för avbrytande av nedläggningarna kan också anföras den tekniska utvecklingen på tågtrafikens område. Användningen av containertrafiken och införandet av snabbgående tåg kan komma att ge ökad betydelse åt bandelar som för närvarande inte anses lönsamma.

Med stöd av vad som ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att ytterligare nedläggningar av järnvägar inte må företas förrän resultatet av ovan begärda översyn föreligger.

Stockholm den 23 januari 1970

<i>Gunnar Hedlund (cp)</i>	<i>Thorbjörn Fälldin (cp)</i>	<i>Johannes Antonsson (cp)</i>
<i>Lars Eliasson (cp)</i> i Sundborn	<i>Nils G. Hansson (cp)</i> i Skegrie	<i>Sven Vigelsbo (cp)</i>
<i>S. G. W. Wahlund (cp)</i>	<i>Gunnar Larsson (cp)</i> i Luttra	<i>John Eriksson (cp)</i> i Bäckmora

---