

Nr 156

Av herr **Hedlund m. fl.**, om inhämtande av riksdagens godkännande vid mera omfattande nedläggning av järnvägsstationer.

(Lika lydande med motion nr 111 i Första kammaren)

Hösten 1967 offentliggjorde statens järnvägar omfattande planer angående nedläggning av järnvägsanstalter. F. n. uppgår antalet järnvägsanstalter — stationer, hållplatser, lastplatser — till ca 2 500, varav ca 1 100 är bemannade. I den av statens järnvägar utgivna skriften »Vad pågår och planeras inom SJ?» framhölls att »omfattande småstationsnedläggningar måste följa under de närmaste åren både vid trafiksvaga bandelar — i samband med främst bandelsnedläggningar — och vid trafikstarka bandelar». Enligt de planer som förelåg räknade statens järnvägar med att efter 1975 ha kvar endast 200 à 300 bemannade järnvägsanstalter — i huvudsak i städer och andra större industri- och tätorter — samt därutöver 400 à 500 obemannade lastplatser för vagnslastgods.

De aviserade indragningarna av järnvägsanstalter har gett anledning till berättigad oro bland allmänheten. Indragningar av stationer, hållplatser och lastplatser i nämnd omfattning skulle få mycket genomgripande konsekvenser. Planernas förverkligande skulle medföra att en avsevärd del av den trafik för vilken järnvägarna hittills anlitats skulle överföras till landsvägarna. Många skäl talar mot att så sker. Landsvägstrafiken kan förmodas komma att öka även utan att särskilda åtgärder i detta syfte av här avsett slag vidtages. Mycket kostnadskrävande investeringar i gator och vägar är sålunda nödvändiga. Här bör också erinras om de förstärkningar av vägarna som krävs, om nedläggningen av s. k. trafiksvaga bandelar skall fortsätta som myndigheterna tänkt sig. I många fall har det kunnat konstateras att vägförstärkningarna företagits långt efter det att ifrågasättande järnväg lagts ned. De resurser som anslagits för höjning av vägstandarden har sålunda hittills inte motsvarat föreliggande behov, och mot den bakgrunden ter sig de åtgärder i form av järnvägsanstaltsnedläggning som statens järnvägar avser att vidtaga som mycket betänkliga. Det finns också anledning räkna med att de på sina håll redan nu svåra problemen med trafikstockningar kommer att förvärras ytterligare. Det måste därför ifrågasättas om stationsindragningarna kan försvaras ur samhällsekonomisk synpunkt.

Den här aktuella frågan måste också beaktas från trafiksäkerhetspolitiska utgångspunkter. Den redan nu långt ifrån fullständiga trafiksäkerheten på vägar och gator kommer att ställas på orimligt hårda prov, om trafikintensiteten ökar genom

här ifrågavarande åtgärder. Särskilt betänkligt måste det ur denna synpunkt anses vara att överföra trafik från järnvägar till landsvägar så snart efter övergången till högertrafik. Ännu vet man inte vilka konsekvenser trafikomläggningen får ur trafik-säkerhetspolitiska aspekter.

Goda kommunikationer är av grundläggande betydelse för en bygds utvecklings-möjligheter. Nedläggning av en järnvägsstation kan bli avgörande för näringslivet. Inte minst den mindre företagsamheten kan komma i en svår situation. De lokali-seringspolitiska synpunkterna måste därför i hög grad beaktas vid bestämningen av statens järnvägars förslag.

Av allt att döma är avsikten att genomföra stationsindragningarna utan att riksdagen får ta ställning till frågan. I enlighet med sin instruktion kan statens järnvägar tydligen göra detta. Vi anser emellertid att det, när det gäller en fråga av denna omfattning, är självklart att folkets valda ombud föreläggs förslag innan åtgärder vidtages.

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala att någon mera omfattande nedläggning av järnvägsstationer inte må företas utan riksdagens godkännande.

Stockholm den 19 januari 1968

Gunnar Hedlund (cp)

Nils G. Hansson (cp)
i Skegrie

Sven Vigelsbo (cp)

Lars Eliasson (cp)
i Sundborn

Johannes Antonsson (cp)

John Eriksson (cp)
i Bäckmora