

Nr 222

Av herr **Westberg** i Ljusdal m. fl., *angående den statliga trafikpolitiken.*

(Lika lydande med motion nr 202 i Första kammaren)

Vid 1968 års riksdag behandlades en rad motioner, vari yrkades att riksdagen hos Kungl. Maj:t skulle begära en översyn av de trafikpolitiska frågorna, innefattande bl. a. en analys av verkningarna av 1963 års trafikbeslut. Statsutskottet visade intresse för saken men fann tyvärr tiden ännu icke mogen för den begärda översynen och omprövningen av 1963 års trafikbeslut. Under det år som gått sedan dess har enligt vår mening utvecklingen ytterligare understrukt behovet av en översyn och förnyad prövning av trafikpolitikens inriktning. Men därtill måste framhållas, att SJ vid sin planering tar alltför ringa hänsyn till den målsättning som uppställdes i den proposition som låg till grund för 1963 års trafikbeslut.

I propositionen föreslogs en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden, men statsrådet anförde samtidigt: "Aktiviteten på det trafikpolitiska området bör enligt min mening samordnas med lokaliseringspolitikens bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliseringssynpunkt önskvärd olönsam järnvägs- och landsvägstrafik. — — — Glesbygdernas transportförsörjning framstår härvid såsom ett väsentligt problem, vars lösning förutsätter insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik numera i sådana bygder inte kan bedrivas med lönsamhet får inte leda till en utarmning på kommunikationernas område." Den utredning som föregick beslutet i riksdagen framhöll också att kravet på lönsamhet i vissa fall måste vika för andra samhällshänsyn och att likhetstecken sålunda inte kunde sättas mellan en lönsam transportförsörjning och en tillfredsställande sådan. För persontrafikens del torde enligt utredningen krävas att arbetartransporter, skolbarns-transporter, resor till allmänna inrättningar m.fl. nödvändiga resebehov tillgodosågs på ett tillfredsställande sätt, även om lönsamhet i trafiken därvid inte uppnåddes. Samhället borde se till att den nödvändiga anpassningen av transportapparaten inte drevs så långt, att just transportservicens förändringar skapade en stark impuls till ytterligare avflyttning från bygden. Enligt vår mening tar SJ vid sin planering alltför litet hänsyn till de synpunkter som här kommit till uttryck och godkänts av riksdagen. De inskränkningar i trafiken och nedläggningar av stationer som äger rum och som f. n. är aktuella kommer att ännu mer avlägsna SJ:s trafikpolitik från denna mål-

sättning. Följderna av denna planering kan studeras på många håll i vårt land. Som ett exempel kan nämnas indragningen av Ramsjö station i Hälsingland, som av en företagare uppgavs som ett av skälen för flyttning av en fabrik till annan ort.

Det är ett allmänt erkänt faktum, att goda kommunikationer är av grundläggande betydelse för en bygds utvecklingsmöjligheter. Nedläggningen av en järnvägsstation kan bli avgörande för näringslivet. Inte minst den mindre företagsamheten är beroende av en god trafikservice.

Den genomförda inskränkningen av järnvägstrafiken och även åtgärder av annat slag — t. ex. nedläggning av flottningsleder — har medfört att landsvägstrafiken ökat i betydande utsträckning. Den kommer att öka ännu mer, om de planerade åtgärderna genomförs. Landsvägsnätet har dock inte rustats upp för att med bevarad trafiksäkerhet kunna ta emot denna ökade trafik; en mycket stor del av landsvägarna saknar den erforderliga standarden härför. Det borde vara ett oeftergivligt krav att se till, att landsvägarna rustas upp innan de utsätts för den stora påfrestning som en ökning av landsvägstrafiken på grund av järnvägsnedläggningarna innebär. Att i det nuvarande läget ytterligare belasta landsvägarna kan inte anses försvarbart. Vi anser, att de gällande trafikpolitiska riktlinjerna bör kompletteras med ett uttalande av statsmakterna, att nedläggning av järnvägstrafik inte 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.

Enligt vår mening är det fekatigt att bedöma SJ:s verksamhet efter alltför snäva lönsamhetsprinciper. De synpunkter i fråga om service för olika landsdelar, inte minst för glesbygderna, som kom till uttryck vid tillkomsten av de nu gällande bestämmelserna, har sedan dess fått ökad tyngd. Den aktiva lokaliseringspolitik som bedrivits av statsmakterna har ofta försvårats av åtgärder eller brist på åtgärder på det trafikpolitiska området.

Det nödvändiga samspelet har inte fått komma till uttryck. I det läget är det nödvändigt att trafikfrågorna tas upp till ny prövning.

Med hänvisning till det anförda hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om en översyn av de trafikpolitiska frågorna, varefter riksdagen bör beredas tillfälle att på nytt ta ställning till dem.

Stockholm den 23 januari 1969

Olle Westberg (fp)
i Ljusdal

Sven Antby (fp)

Arvid Nilsson (fp)
i Lönsboda

Anders Jonsson (fp)
i Mora