

Nr 612

Av herr Nilsson, Nils, och herr Olsson, Johan, om uppskov med del av det trafikpolitiska reformprogrammet.

(Lika lydande med motion nr 684 i Andra kammaren)

Den fortgående nedläggningen av järnvägslinjer och indragning av järnvägsstationer och anhalter skapar många problem för de bygder som drabbas därav. I den plan för undersökning av trafiksvaga järnvägar som upprättas inom driftavdelning vid statens järnvägars centralförvaltning finnes upptaget ett mycket stort antal bandelar, vilka mer eller mindre finnes i farozonen för nedläggning. Från den 1 januari 1964 till den 1 augusti 1967 har Kungl. Maj:t lämnat bemyndigande för nedläggning totalt eller partiellt på sammanlagt 1 370 km normal- och smalspårig järnväg. Genomföres nedläggning av de i ovannämnda plan upptagna bandelarna, blir avsevärda områden i vårt land framtagna den trafikservice som en järnväg utgör.

Utvecklingen att i största möjliga utsträckning avveckla den spårbundna trafiken och så långt möjligt övergå till landsvägstransporter drabbar med särskild styrka sådana delar av vårt land som även annars har att kämpa med svårigheter uppkomna av den snabba strukturomvandlingen.

Förlusten av de möjligheter till transporter av olika slag som en järnväg utgör blir i hög grad hämmande för en bygds strävanden att i någon form skapa sysselsättning för de människor som genom strukturförändringarna blir utan arbete. Förutsättningarna för att aktiva lokaliseringpolitiska åtgärder skall lyckas är därför även en samordning med det trafikpolitiska området. En bandels lönsamhet måste därför beaktas ur ett mycket vidare samhällsekonomiskt perspektiv än vad som nu sker, och härvid kommer även människornas miljö- och trivselsfrågor in i sammanhanget. Man kan ej heller bortse från strävan efter jämlikhet i denna viktiga fråga,

Inplacerad i ett sådant, i hela samhällsekonomin infogat sammanhang, får järnvägen ett helt annat driftvärde än vad som nu tillräknas den. Den snabba och alltfört pågående strukturomvandlingen, som under de senare åren blivit alltmer kännbar, har skärpt behovet av goda transportmöjligheter. Miljöfrågorna och människornas ökade behov av transportmöjligheter i samband med den ökade fritiden är faktorer som ytterligare ökar be-

hovet.

De av 1963 års riksdag beslutade riktlinjerna inneslöt bl. a. en anvisning till SJ att för sin del lägga företagsekonomiska överväganden till grund för sin verksamhet. Sociala eller likartade problem i anknytning till trafikservicefrågorna skulle bedömas och behandlas av vederbörande politiska instanser. Dessa anvisningar är för begränsade då de inte innefattar beaktandet av betydande samhällsekonomiska och miljömässiga faktorer.

Med hänsyn till det anförda föreslås,

att riksdagen måtte uttala sig för uppskov tills vidare med påbörjandet av den tredje etappen enligt riksdagens beslut år 1963 om riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken; samt

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om en översyn av de av 1963 års riksdag antagna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken med beaktande av i motionen anförda synpunkter samt att till riksdagen återkomma med förslag i ärendet.

Stockholm den 28 januari 1969

Nils Nilsson (cp)

Johan A. Olsson (cp)
