

Motion

1975/76:498

av fru Marklund och herr Lövenborg
om föreslagen nedläggning av järnvägslinjerna Övertorneå–Ka-
rungi och Gällivare–Arvidsjaur, m. m.

Av budgetpropositionen 1975/76 bilaga 8 framgår att man från kommunikationsdepartementets sida avser att lägga ner den spårbundna trafiken på linjerna Övertorneå–Karungi, Gällivare–Arvidsjaur. I sammanhanget berörs också godsbil- och busslinjen Pajala–Övertorneå.

Vår principiella inställning är att en större del av landsvägstrafiken bör styras över till järnvägstrafik och att samhället på allt sätt måste befrämja en sådan utveckling. Järnvägstrafiken kan göras mera attraktiv genom en annan taxepolitik och förbättrad service.

Detta synsätt har tyvärr icke varit vägledande för trafikpolitikens upp-
läggning. Tvärtom har man genom ständiga taxehöjningar och försämrad
service undergrävt trafikunderlaget, så att man så småningom med hän-
visning till den låga resande- och godsfrekvensen kan aktualisera nedlägg-
ning av trafiken. Det är precis vad som har skett när det gäller de nu nämnda
järnvägslinjerna.

I Vänsterpartiet kommunisternas allmänna trafikpolitiska motion till årets
riksmöte yrkas att planerade nedläggningar av trafiksvaga bandelar bör till-
bakavisas i avvaktan på godtagbara förslag ang. möjligheten att göra sam-
hällsekonomiska bedömningar av järnvägarnas ställning.

Vi vill också i detta sammanhang framhålla att den samhällsekonomiska
bedömningen måste ställas i förgrunden. Att då vidta åtgärder som överför
spårbunden trafik till landsvägarna strider mot denna grundsyn som på se-
nare år har fått allt bredare förankring. Av förberedelsearbetet inför den
planerade nedläggningen har det också framgått att avsikten är att överföra
trafiken till enskilda entreprenörer.

Det innebär i sin tur indragning av SJ-personal. Ett 35-tal familjer berörs
direkt av den aviserade trafiknedläggningen, och även dessa konsekvenser
måste tas med i bedömningen. Det framhåller också Övertorneå kommun
i ett remissvar av den 6 maj 1974 där man beklagar nedläggningsplanerna.
I remissvaret till kommunikationsdepartementet heter det vidare:

I den samhällsekonomiska analysen borde även dessa konsekvenser be-
lysas ävensom de negativa följdverkningarna för den del av den befintliga
industrin som för sin produktion oundgängligen kräver tillgång på järn-
vägstransporter, men också de negativa följder bortfallet av tillgång till järn-
väg kan få för de industrilokaliseringar, vilka måste till för att häva den
nuvarande undersysselsättningen och stoppa den orimliga, snabba avfolk-
ningen av kommunen.

De negativa effekterna av järnvägsindragningen bedömer vi som mycket

allvarliga. Vår kommuns geografiska läge utgör redan nu en belastning vid industrilokalisering på grund av de långa och kostnadskrävande transporterna. Möjlighet till lastning och lossning direkt till och från järnvägsvagn. tillämpningen av zontariffer på längre transportavstånd osv. utgör en av grundförutsättningarna för lokalisering av nya industrier till kommunen. Om den regionalpolitiska målsättningen skall tas på allvar i den kommande debatten om "Samhällsplanering i samverkan" i vår kommun, så måste också tilltron till samhällets goda vilja att ta sin del av ansvaret och kostnaderna för erforderliga åtgärder att uppnå målen förbli orubbad.

Samma synpunkter måste läggas på de nu aviserade nedläggningsplanerna i stort. Under de senaste åren har trafikpolitiken diskuterats allt livligare i vårt land. En rad utredningar arbetar med trafikpolitiska frågor. Det har sagts att en ny trafikpolitik förbereds, en trafikpolitik där den samhälls-ekonomiska totalkalkylen skall fälla utslag. Mot den bakgrunden måste det vara fel att nu planera för drastiska omläggningar av den samhällsägda trafiken i Tornedalen.

Tornedalen är på många sätt en hårt drabbad del av vårt land. Men det pågår också ett planeringsarbete för att rädda dessa kommuner från vidare utarmning. Gruvbrytning i Tornedalen är ett konkret projekt som snabbt kan komma till stånd. På det regionalpolitiska planet arbetar en särskild grupp med att söka lösa Tornedalens problem. Att i det skedet förbereda järnvägsindragningar måste betraktas som helt förkastligt. Järnvägsnätet bör i stället byggas ut. De linjer det här är fråga om har visserligen under en rad år haft en nedåtgående trend när det gäller gods- och trafikbefordran. Orsaken är inte människors ovilja att åka tåg eller att befordra gods med järnväg. Orsaken är SJ:s höga taxor och den ytterst dåliga turtätheten.

Det vore emellertid av stort intresse att kunna notera hur utvecklingen skulle kunna vara om bandelarna i fråga under en försöksperiod drevs med starkt reducerade taxor för både gods- och personbefordran och att kunna påvisa att detsamma gäller SJ:s godsbil- och busslinje Pajala-Övertorneå. Samtidigt bör turtätheten ökas och servicen i övrigt förbättras.

Kostnaderna för avslagsyrkandet på nämnda nedläggningar innan SJ inrymmer i vpk-motionen om medelsanvisning under F 1, Ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.

Med hänvisning till det ovan anförda föreslås

att riksdagen beslutar

1. att vid behandlingen av anslagen under F 1 Bilaga 8 av budgetpropositionen, *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.* avslå förslaget att nedlägga bandelarna Övertorne-Karungi samt Gällivare-Arvidsjaur;
2. att hemställa hos regeringen att avtal träffas med SJ om att under en försöksperiod på ett år sänka gällande taxor för person-

och godsbefordran på bandelarna Övertorneå–Karungi och Gällivare–Arvidsjaur samt på godsbil- och husslinjen Pajala–Övertorneå med 50 procent och att i övrigt kraftigt förbättra servicen.

Stockholm den 20 januari 1976

EIVOR MARKLUND (vpk)

ALF LÖVENBORG (vpk)