Motion

1975/76: 802

av herrar Jonsson i Alingsås och Karl Bengtsson i Varberg om ett samlat trafikpolitiskt program, m. m.

Fjolårets riksdag beslöt att frågor om nedläggning av järnvägar och indragningar av stationer bör ses i ett mera långsiktigt perspektiv. Den trafikpolitik som riksdagen uttalade sig för uppfattades av en bred allmänhet som att nedläggningshoten över mindre lönsamma bandelar tills vidare inte var aktuella. Detta var också innebörden i riksdagsbeslutet i maj förra året. Oaktat detta anser kommunikationsministern att man utan vidare kan lägga ned ett antal järnvägssträckor. Innan budgetpropositionen börjat behandlas kommer SJ med nya varsel om nedläggning. Den bantningsplan över nedläggningar – som av SJ-chefen kallas för det vackra ordet "trafikomläggningar" – slår hårt mot Västsverige. Linjerna Falköping–Landeryd, Ulricehamn–Gånghester, Varberg–Borås, Skövde–Karlsborg, Nossebro–Götene, Gårdsjö–Håkantorp och Mellerud–Bengtsfors–Arvika kommer att upphöra med persontrafiken och i flertalet fall även med godstrafiken. SJ-förslaget om dessa indragningar är mycket allvarligt för de berörda orterna. Att se järnvägstrafiken isolerad från andra regionalpolitiska och samhällsekonomiska aspekter måste klart strida mot de av riksdagen uttalade principerna för den trafikpolitik som skall vara rättesnöre fram till dess en mer långsiktig trafikpolitik kan fastläggas.

När nu järnvägen – totalt sett – visar ett stigande trafikunderlag är det skäl att avvakta utvecklingen innan bemanningen dras in och SJ:s service försämras. Nya utredningar, byggda på senaste tillgängliga material, bör göras innan SJ företager några inskränkningar. Det kan ju i det nya läget visa sig att en station, som tidigare siffror visade vara olönsam, med en ökning av trafiken blir lönsam igen. Det finns ingen anledning att godtaga avbemanningar och indragningar som är grundade på föråldrade siffror.

SJ:s och regeringens motvilja att presentera riksdagen och berörda kommuner öppna redovisningar på det underlag som man bygger sitt indragningsbeslut på är en ohållbar sits när det gäller t. ex. att förhandla om resp. järnvägs framtid.

Ett sätt att stärka småstationernas konkurrenskraft vore att vidga serviceutbudet från dem. Det mest närliggande är att i samarbete med SJ:s resebyråorganisation utöka tjänstutbudet inom resesektorn. Så borde det t. ex. vara möjligt att förutom järnvägsbiljetter också boka hotellrum, flygbiljetter och köpa charterresor på järnvägsstationen. Dessa möjligheter finns visserligen formellt redan nu, men fungerar inte i praktiken.

SJ:s fantasi beträffande sin egen framtid har alltför mycket fixerats vid en utveckling som under årtionden liknar en enda stor avvecklingsplan.

Det framstår nästan som öppet sabotage att ju närmare vi kommer den tidpunkt då en långsiktig trafikpolitik står färdig att läggas fast, desto raskare och tätare kommer propåerna om att ödelägga ännu fler banvallar. Riksdagen måste för sin del vara beredd att ta, ett större trafikpolitiskt ansvar så att den framtida trafikpolitiken präglas av samverkan mellan de olika trafikgrenarna och där satsningen och upprustningen på den spårbundna trafiken ges hög prioritet.

Med anledning av det anförda föreslås

att riksdagen måtte besluta

1. att hos regeringen anhålla om att den påskyndar de pågående trafikutredningarna så att riksdagen snarast kan presenteras ett samlat trafikpolitiskt program där samhällsekonomi, miljön och trafiksäkerheten är de dominerande inslagen,
2. att i avvaktan på ett sådant förslag inga ytterligare nedläggningar av järnvägar får ske.

Stockholm den 23 januari 1976

ELVER JONSSON (fp)
i Alingsås

KARL BENGTSSON (fp)
i Varberg