

Nr 23

Av herr **Svensson** i Krokstorp **m. fl.**, om åtgärder för att vid nedläggande av trafiksvaga bandelar ersätta dem med andra likvärdiga trafikmedel m. m.

Det svenska kommunikationsväsendet kännetecknas f. n. av ett övergångs-tillstånd. Bilismen samt i viss mån även flyget intar en allt starkare ställning i förhållande till järnvägstrafiken. Framför allt har bilismens under senare år lavinartade utveckling bidragit till att försvåra järnvägarnas konkurrensläge.

Resultatet har blivit betydande nedgång i fråga om både person- och gods- trafik. I denna situation har kungl. järnvägsstyrelsen nödgats överväga ingripande åtgärder i syfte att minska härigenom uppkomna olägenheter. Utredningar har förutskickats icke blott beträffande rationaliseringsåtgärder av skilda slag utan även med avseende på nedläggande av banor — trafiksvaga sådana — inom ej alltför avlägsen framtid. På vissa bandelar kan ett bättre driftsresultat erhållas genom breddning till normalspår eller breddning som tillåter användning av överföringsvagnar.

Särskilt aktuellt i fråga om eventuella nedläggningar synes järnvägsnätet i sydöstra Sverige vara, vars smalspåriga banor i stor utsträckning tillhör de trafiksvagaste. Tydliga belägg härför har redovisats i form av siffermaterial rörande de små järnvägarna i Kalmar, Kronobergs samt Blekinge län. Följande jämförelse är belysande.

Procentuell förändring mellan 1950 och 1956

| | Försålda person- biljetter | Antal expeditioner Frakt- styckegods | Vagnslast- gods |
|---------------------------------|----------------------------------|--|--------------------|
| Ljungbyholm—Påryd | — 46 | — 46 | — 29 |
| Sävsjö—Målilla | — 27 | — 37 | + 19 |
| Brittatorp—Oskarshamn | — 38 | — 36 | — 46 |
| Mönsterås—Fagerhult | — 40 | — 57 | — 50 |
| Karlskrona—Bergkvara | — 19 | — 43 | — 62 |
| Kalmar—Torsås | — 38 | — 56 | — 64 |

Dessa järnvägar har för inte länge sedan övertagits av statens järnvägar i enlighet med riksdagsbeslutet av 1939. Detta beslut har av allt att döma av allmänheten tolkats som en garanti för att järnvägen skulle bestå eller t. o. m. förbättras, d. v. s. breddas. Motiven för en dylik uppfattning synes

starka. Riksdagens mening vid beslutets fattande synes ha varit att även trafiksvaga bandelar borde övertagas, emedan det ansågs vara en gärd av rättvisa gentemot de berörda provinserna, att också de fick statens stöd i fråga om sina viktigare kommunikationer.

Särskilt tydligt talar följande avsnitt ur riksdagens skrivelse nr 318/1939 för sagda tolkning.

»Bland alla dem, både kommuner och andra, som satsat kapital i ett järnvägsföretag — kanske i allmänhet utan förhoppningar om någon större direkt avkastning utan främst med tanke på att gagna bygdens eller en Orts utveckling — lärer det väl betraktas som en förmån att erhålla den ofta nog ganska tyngande omsorgen för att ej säga förpliktelsen att sörja för banans fortbestånd överflyttad på staten samtidigt som trafikmöjligheterna förbättras.»

Lika väl som man på denna grund kan utläsa nämnda förpliktelse torde det kunna försvaras att härur utläsa en skyldighet för staten att — i de fall då nedläggande av viss bandel av ekonomiska skäl nödvändiggöres — sörja för att den berörda bygden erhåller fullgod ersättning i form av kommunikationsleder för andra trafikmedel.

Sedan flera år har länsstyrelser, landsting, kommuner, företag och organisationer i sydöstra Sverige — och förmodligen även på andra håll där förhållandena är likartade — bedrivit en verksamhet till förmån för en breddning av vissa smalspåriga järnvägar inom berörda områden. Stora förhoppningar har av allt att döma ställts till de förslag som framlades av 1943 års järnvägskommitté om en upprustning av smalspårsbanorna. Men sedan hela frågan överlämnats till 1953 års trafikutredning har inga vidare framsteg gjorts, allt under det att utvecklingen tenderat att gå till järnvägarnas nackdel.

Trots den tydliga tendensen synes man i de aktuella områdena ändå ha överraskats av kungl. järnvägsstyrelsens redogörelser över läget, och oro för det framtida kommunikationsläget kan förmärkas. Måhända tror man sig kunna fästa vissa förhoppningar vid att styrelsens utredningar skall ge till resultat att övervägande skäl talar för ett bibehållande av järnvägarna, men en granskning av styrelsens siffermaterial ger dock vid handen att dessa förhoppningar icke är välgrundade. Härför talar också det anförande som i Kalmar hölls den 29 november av statens järnvägars generaldirektör.

Det torde därför vara realistiskt att räkna med att statsmakterna inom en nära framtid måste ta ställning till förslag om nedläggande av en del av de trafiksvaga bandelarna. Det skulle vara högst olyckligt om nämnda myndigheter nödgades fatta beslut i dessa för berörda bygder trots motorismens genombrott vitala spörsmål utan att samtidigt åtgärder kan vidtagas som såvitt möjligt upphäver de olägenheter som järnvägarnas försvinnande

måste innebära. Statsmakternas skyldighet att sörja för ersättning i form av t. ex. bättre vägar har ovan belysts. Med hänsyn till de tidskrävande förberedelser som erfordras är det emellertid ett starkt önskemål att dessa intensifieras snarast.

Härvid har den delegation som f. n. verkar såsom samarbetsorgan mellan kungl. järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen en viktig uppgift. Delegationen, som sedan något år är i verksamhet för att underlätta bedömningen av vägfrågornas betydelse i detta sammanhang, bör därför uppmanas att snarast söka lämna en redovisning över de åtgärder, vilka anses mest angelägna.

De vägföretag som på detta sätt kan komma att aktualiseras torde som regel icke förorsaka kostnader utöver dem som förutsetts i ordinarie vägplaner, då man kan räkna med att det i största utsträckning kommer att röra sig om tidigare-läggande av vägföretag som förr eller senare skall komma till utförande. Dock synes man realistiskt böra räkna med nödvändigheten av att i viss utsträckning genomföra icke redan nu förutsedda företag. I dessa fall torde det bli nödvändigt att räkna med icke tidigare kalkylerade kostnader. För dessas täckande bör medel utöver de ordinarie investeringsramarna ställas till förfogande på särskilt anslag att disponeras av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Med stöd av ovanstående hemställas,

dels att riksdagen måtte uttala att åtgärder bör vidtagas för att, innan driften nedlägges på ekonomiskt förlustbringande bandel, ersätta berörda bandel med andra likvärdiga trafikmedel,

dels att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrages att snarast söka lämna redovisning över de vägbyggnads- eller andra vägförbättringsföretag som kan aktualiseras av nedläggandet av trafiksvaga bandelar samt

att riksdagen måtte besluta att medel för täckande av kostnader för sådana företag, i den mån dessa ej eljest planerats komma till utförande, anvisas å härför särskilt avsett anslag.

Stockholm den 17 januari 1958

Sven Svensson
i Krokstorp

Hans Wachtmeister

Karin Wetterström

Hans Nyhage

Einar Setterberg