

Nr 443

Av herr Svensson i Ljungskile m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 77, angående driftbidrag till statens järnvägar.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 77 hemställer kommunikationsministern om ett årligt bidrag om 100 milj. kronor till statens järnvägars drift såsom ersättning för upprätthållande av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer. Bidraget föreslås utgå första gången under budgetåret 1958/59 och i avvaktan på ställningstagande till de förslag som 1953 års trafikutredning kan komma att framlägga, då bidragsfrågan enligt departementschefen skall omprövas. Departementschefen framhåller vidare i motiveringen, att han vill kraftigt understryka, att den föreslagna bidragsgivningen bör betraktas som ett utpräglat provisorium och icke som en definitiv lösning.

I de likalydande motionerna I: 309 och II: 361, vilka väcktes vid riksdagens början, har man från den meningsriktning vi tillhör i ett sammanhang behandlat olika problem rörande landsbygdens näringsliv. I ett särskilt avsnitt har man där utvecklat vissa synpunkter på landsbygdens kommunikationsproblem och särskilt de problem som sammanhänger med driften av SJ:s trafiksvaga bandelar. I motionerna har framhållits följande:

Från mitten av förra århundradet och fram till tiden efter första världskriget sörjde vårt växande järnvägsnät i ständigt ökad utsträckning för såväl person- som godsbefordran. Därjämte spelade kustfarten en betydande roll. När busstrafiken växte fram under 1920-talet, blev den från början mera ett komplement än en verklig konkurrent till järnvägarna. Under senare år och särskilt efter andra världskriget har emellertid förhållandena på ett genomgripande sätt förändrats. Folkminskningen, som relativt sett inte bara drabbat landsbygden utan i viss mån hela landsdelar, har i förening med busstrafiken och den ökade biltätheten ställt våra järnvägar inför en svår kris som medfört ett mycket bekymmersamt ekonomiskt läge.

Redan från början har man räknat med att vissa delar av statsbanorna inte skulle kunna bli ekonomiskt självförsörjande. Militära, kulturella och sociala hänsyn fällde utslaget redan vid deras tillkomst. Den här antydda utvecklingen innebär emellertid att förlusten på tidigare underskottslinjer växer samtidigt som en del tidigare bärkraftiga linjer förlorar så mycket av sitt trafikunderlag att även de går med förlust. Resultatet härav har blivit att SJ:s underskott, som under förra året uppgick till 120 milj. kr., under nu löpande budgetår torde väsentligt öka till omkring 160 milj. kr.

De här antydda utvecklingstendenserna torde innebära att en ej obetydlig del av de trafiksvaga bandelarna efter hand måste läggas ned. Att principiellt gå emot en sådan omställningsprocess leder endast till att svårigheterna ackumuleras i stället för att övervinnas. Det kan tilläggas:

de trafiksvaga bandelarna är i stor utsträckning smalspåriga. Alternativet till ett nedläggande måste i många fall vara en omläggning till normalspår för att på det sättet öka trafikunderlaget.

En så stor nyinvestering förutsätter antingen att bansträckan på längre sikt kan göras ekonomiskt bärig eller också att den av andra skäl måste betraktas som en omistlig del av trafiknätet.

När vi i det ovan förda resonemanget accepterat tanken på att inte alla järnvägar kan bevaras, så dikteras denna hållning av uppfattningen att en positiv landsbygdspolitik måste acceptera den tekniska utvecklingen. En framåtgräpande positiv inställning är i längden mera värd än uppehållande försvarsstrider kring det som ändå förr eller senare måste monstras ut. Det avgörande för en viss bygd är att lämpliga trafikmedel kan ordnas.

Ett nedläggande av en järnväg är dock en djupt ingripande åtgärd för de bygder som berörs därav. I samband med den stora folkomflyttning som ägt rum under den tid järnvägarna ägt bestånd har ju lokaliseringar av näringsliv och bebyggelse i hög grad påverkats av järnvägarnas utsträckning. Det är därför ett befogat krav från de olika bygdernas sida att man i första hand undersöker vilka åtgärder, som kan vidtagas för att fortsätta driften eller erbjuda alternativa goda transportmöjligheter, t. ex. genom vägnätets utbyggnad i detta syfte, och att man därvid söker samråd och samarbete med bygdens folk samt företrädare för andra kommunikationsmedel. Det synes oss också självklart att *enbart* järnvägsekonomiska synpunkter knappast i något fall bör få fälla utslaget i fråga om en järnvägs nedläggande. Det är ju under alla förhållanden en allmän angelägenhet att ordna kommunikationerna på bästa möjliga sätt. Om bortrationalisering av en järnväg medför stora strukturförändringar i den bygd den under lång tid betjänat, kanske med en betydande folkomflyttning som följd, kan detta medföra så stora kapitalförluster att kräva så omfattande nyinvesteringar i en mängd andra sammanhang att det som ter sig järnvägsekonomiskt riktigt blir en förlust från hela folkhushållets synpunkt.

I motionerna understrykes vidare i detta sammanhang att de invändningar som från bygdens befolkning som regel reses mot ett nedläggande av en aldrig så svagt trafikerad järnväg, säkerligen skulle avsevärt reduceras om man *före* nedläggandet satte de allmänna vägarna i det skick som fordras för de bussförbindelser och den godstrafik med lastbilar som måste sättas in samtidigt med att järnvägsdriften nedlägges. För att öka det finansiella utrymmet för upprustning av vägnätet i detta syfte har i motionerna understrukits vikten av att erforderliga medel ställas till förfogande härför.

I motionerna framhålles vidare:

För att ge de berörda parterna bättre inblick i förhållandena synes det, såsom redan antytts, vara lämpligt att man i varje bygd där omställningsprocesser förestår på ett relativt tidigt stadium inrättar en driftkommitté bestående å ena sidan av representanter för SJ och å andra sidan näringsliv och kommuner. En dylik kommitté bör med största noggrannhet följa de aktuella järnvägslinjernas bärighet och söka få en överblick beträffande både det aktuella och det kommande läget. Det finns anledning för-

moda, att en sådan kommitté skulle ha stora möjligheter att överbygga motsättningar och medverka till att trafikförhållandena ordnas på ett för bygden tillfredsställande sätt.

Förenämnda motioner har emellertid remitterats till bankoutskottet. Då de anförda synpunkterna i denna del har direkt anknytning till den nu framlagda propositionen, anser vi oss böra framställa yrkande genom denna motion, så att de anförda och citerade synpunkterna måtte beaktas vid behandlingen av propositionen.

Vi hemställer alltså,

att riksdagen vid behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition måtte beakta ovan anförda synpunkter.

Stockholm den 21 mars 1958

Wald. Svensson

Mac P. Hamrin
i Kalmar

Sigvard Rimås

A. Widén
