

## Nr 290

Av herr **Andersson, Torsten**, och herr **Andersson, Alvar**, *angående den framtida järnvägsdriften.*

I den av statens upplysningsbyrå utgivna skriften Från departement och nämnder nr 23/1957 har generaldirektören och chefen för kungl. järnvägsstyrelsen lämnat en redogörelse för järnvägsmyndigheternas syn på nedläggningen av trafiksvaga järnvägar och glesbygdernas kommunikationsproblem.

Av redogörelsen framgår att järnvägarna i dag har att brottas med betydande ekonomiska bekymmer. Sålunda kunde statens järnvägar under sistförflutna budgetåret för första gången på mycket länge ej göra full avskrivning. Bristen uppgick till 60 milj. kronor, vartill kommer en lika stor brist i räntor eller tillsammans 120 milj. kronor. Situationen har i stort sett uppkommit av konkurrensen från bilar, bussar och flyg samt kostnadsökningar. Järnvägens trafiksiffror är nu vikande på praktiskt taget hela fronten. Detta gäller i hög grad persontrafiken, och från början av år 1957 också vagnslastgodstrafiken. Samtidigt har järnvägens kostnader högst väsentligt stegrats genom löneökningar och intensifierat underhållsarbete. Det i årets statsverksproposition under sjätte huvudtiteln upptagna beloppet om 100 milj. kronor såsom ersättning till statens järnvägar för förlusterna å trafiksvaga banor kommer sålunda icke att bli till fyllest ens för att täcka underskottet i avskrivningarna.

I detta läge har statens järnvägar, enligt vad som vidare framgår av redogörelsen, vidtagit taxehöjningar och en långt gående rationalisering av driften. Vid sidan därav söker man minska förlusterna genom att på vissa banor nedlägga persontrafiken och endast upprätthålla godstrafiken och i några fall helt nedlägga driften på banor av mera lokal karaktär. Alltsedan 1950 till tiden för redogörelsens avgivande i december 1957 har sålunda nedläggningsbemyndigande från Kungl. Maj:t erhållits för 511 kilometer total och 164 kilometer partiell nedläggning. Kostnadsbesparingen i anledning av dessa nedlägganden beräknas av järnvägsstyrelsen uppgå till cirka 5 milj. kronor per år.

Även om i redogörelsen konstateras att statens järnvägars svårigheter icke löses enbart genom nedläggning av trafiksvaga och samtidigt ekonomiska banor, har järnvägsstyrelsen den uppfattningen att det är nödvändigt att påskynda de sedan ett år systematiserade nedläggningsundersökningarna. I denna uppfattning har man stöd av 1953 års trafikutredning, som en-

ligt redogörelsen anser den föreliggande tidsplanen för undersökningarnas bedrivande som ett minimiprogram. Man har sålunda all anledning räkna med att nedläggning av s. k. trafiksvaga banor i en nära framtid kommer att bli aktuell i ett flertal fall. Att nedläggningen kan bli ganska omfattande framgår också därav att 1948 års järnvägstaxekommitté beräknar omfattningen av de trafiksvaga järnvägarna till 6 900 kilometer.

Det ligger i sakens natur att dessa nedläggningar nära nog helt kommer att drabba glesbygderna i vårt land. I första hand kommer nedläggningen att gå ut över de lokalbetonade banorna, som spelat och i de flesta fall allttjämt spelar en mycket betydande roll för bygdens liv. Framför allt kan man peka på detta faktum då det gäller näringslivets lokalisering ute i bygderna. Även om senare års erfarenheter visat att en industrilokalisering inte nödvändigtvis fordrar järnvägskontakt, är det ostridigt att förekomsten av järnvägsförbindelse många gånger varit den primära förutsättningen för ett företags tillkomst och förläggning och dess fortsatta verksamhet. Detta gäller i första hand den tyngre industrien, men även den lättare industrien med sina mindre enheter, vilken oftast är den företagsform som förekommer ute på landsbygden, är väl betjänt av järnvägsförbindelser. Hur man än betraktar spörsmålet framstår en nedläggning av en järnvägsförbindelse som en stor förlust för den berörda bygden. Man torde inte som i ovan nämnda redogörelse kunna vara helt tillfreds med att »bygdens folk efter kort tid ej längre talar eller tänker på sin, som man får förutsätta, redan före nedläggningen tämligen övergivna järnväg». Inte heller torde man kunna nöja sig med konstaterandet att »redan vid protestmötena mot nedläggningar antalet icke-bilresenärer bland de närvarande är obetydligt eller obefintligt». Det är nämligen inte alls säkert att de människor, som inte har egen bil utan är och förblir tvingade att anlita de allmänna trafikmedlen, har möjligheter att infinna sig till »protestmötet». Varje försvagning av trafikmöjligheterna i en bygd drabbar alltid med kraft och åtföljande svårigheter stora grupper.

De undersökningar som föregår en nedläggning av en järnväg är i huvudsak förlagda till distriktskanslierna, varefter den slutliga prövningen före ingivande av förslag om indragning sker inom järnvägsstyrelsen. Därvid har styrelsen fortlöpande kontakt med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genom en delegation, vilken prövar behoven av nyanläggning eller upprustning av vägar inom det av järnvägen berörda området. Genom distriktskansliernas inflytande över utredningen får man förutsätta att de lokala synpunkterna kommer fram. Enligt vår uppfattning är det emellertid inte till fyllest med att kartlägga de lokala synpunkterna såsom de kan te sig från kansliernas horisont. En järnväg är oftast en integrerande del i ett omfattande bygdeområde. Dess existens kan och får inte bedömas såsom ett mer eller mindre renodlat ekonomiskt problem. Med dess tillvaro sammanhänger

samhällsekonomiska förhållanden ute i bygden, kommunala och befolkningspolitiska faktorer, sysselsättningsfrågor och trivselproblem. Järnvägen är en nerv i hela bygdens liv. Förlusten av järnvägsförbindelsen gör bygden fattigare på ett sådant sätt att man borde pröva en fråga om nedläggning ur alla aspekter. Järnvägen bör först sättas in i sitt hela sammanhang och alla konsekvenser av dess nedläggande kartläggas innan beslut eventuellt sker.

Vidare kan det ifrågasättas om den slutliga prövningen av de centrala myndigheterna tar tillbörlig hänsyn till att varje bandel är ett led i det hela och inte enbart att betrakta som en avskild trafiksvag del. Det finns säkerligen fall, då en verkligt trafiksvag bandel är mera betydelsefull för en på trafikmedel i övrigt sämre utrustad bygd än en ur ekonomisk synpunkt bättre järnväg i en annan bygd, som vid sidan av järnvägen har goda trafikmöjligheter. Innan någon vidare nedläggning av trafiksvaga bandelar sker torde en generalplan över hur det svenska järnvägsnätet skall se ut i framtiden vara lika väl motiverad som den generalplan som upprättats över det framtida svenska riks- och länsvägnätet. Men för att en sådan plan över järnvägsnätet skall kunna ta hänsyn till de olika bygdernas speciella problem och rättmätiga krav på förbindelser måste den upprättas med utgångspunkt från alla de aspekter som ovan nämnts. För att de medel som eventuellt kommer att anslås för att delvis möta förlusterna å trafiksvaga bandelar i framtiden skall kunna rätt avvägas torde också en sådan översyn och planläggning vara nödvändig.

I direktiven för 1953 års trafikutredning har föredragande statsrådet understrukt, att klarhet måste skapas om »järnvägarnas plats och villkor i vårt framtida transportsystem». Av direktiven i övrigt framgår emellertid, att huvudvikten i utredningsarbetet lagts på de företagsekonomiska synpunkterna för järnvägarnas vidkommande. Det är självklart, att dessa synpunkter måste tillmätas mycket stor betydelse, men de kan dock icke få undanskymma vikten av att järnvägarna på sätt som vi ovan antytt ställs in i sitt näringspolitiska och befolkningspolitiska framtida sammanhang. Om så icke sker, kan många av de åtgärder det svenska samhället i dag vidtar för att bevara folket ute i bygderna vara förgäves. Det synes oss därför angeläget, att en översyn snarast verkställs rörande järnvägarnas framtida roll för olika bygder ur närings- och befolkningspolitiska synpunkter, vilken sedan kan ligga till grund vid upprättande av generalplan för den framtida järnvägsdriften. Lämpligast torde vara, att 1953 års trafikutredning anförtros att göra denna översyn. I avvaktan på resultatet av prövningen bör t. v. nedläggande av järnväg icke ske. Enligt riksdagsberättelsen beräknas 1953 års trafikutrednings arbete icke bli färdigt i år. Vi vill i sammanhanget understryka angelägenheten av att detta utredningsarbete påskyndas.

Med anledning av det sålunda anförda får vi anhålla,  
att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa  
om skyndsam prövning rörande järnvägarnas betydelse för  
olika bygder ur närings- och befolkningspolitiska synpunkter  
att i enlighet med motionens syfte ligga till grund för  
upprättande av generalplan för den framtida järnvägsdriften,  
samt om åtgärder i syfte att förhindra nedläggande av  
järnväg intill dess resultat av sagda prövning föreligger.

Stockholm den 26 januari 1958

*Torsten Andersson*

*Alvar Andersson*