

## Nr 347

Av herr **Berg, Gunnar, m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående driftbidrag till statens järnvägar.*

I Kungl. Maj:ts proposition nr 77 angående driftbidrag till statens järnvägar föreslås att i avvaktan på ställningstagande till de förslag, som 1953 års trafikutredning kan komma att framlägga, ett årligt bidrag om 100 milj. kronor lämnas till statens järnvägars drift såsom ersättning för upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer.

Det trafiksvaga bannätet har beräknats till 6 900 km. 1953 års trafikutredning synes vara av den uppfattningen, att det mest rationella vore att nedlägga hela denna del av det svenska järnvägsnätet, men tvekar med hänsyn till konsekvenserna av en dylik omfattande järnvägsnedläggning för landets transportapparat i dess helhet samt för näringslivet i övrigt och den allmänna samfärdseln. Järnvägsstyrelsen har i ett i propositionen återgivet yttrande anfört följande:

En rationell lösning av frågan om de trafiksvaga bandelarna kräver, att sådana trafiksvaga bandelar, som rimligen kan nedläggas, också blir nedlagda. Styrelsen anser det vara angeläget, att nedläggningen av de trafiksvagaste bandelarna intensifieras, och styrelsen har därför under år 1956 meddelat linjebefälet direktiv för det fortsatta bedrivandet av nedläggningsundersökningarna. Enligt dessa direktiv är det avsett att under de närmaste åren utföra nedläggningsundersökningar vid bandelar med en sammanlagd längd av ca 1 000 km.

I det i propositionen återgivna yttrandet diskuteras därefter en ytterligare nedläggning av 1 200 km. Enligt de i juni 1956 av järnvägsstyrelsen meddelade direktiven till linjebefälet skulle emellertid nedläggningsprogrammet omfatta cirka 1 500 km., vilket nyligen föreslagits utökat till att omfatta cirka 2 600 km. (Se Nordisk Järnbanetidsskrift nr 1 1958 sid. 14).

I anledning av den av SJ sålunda igångsatta undersökningen av trafiksvaga banor, där en uppdelning gjorts av banor, som skall tills vidare bevaras, och av banor, som bör nedläggas, må här erinras om att riksdagen 1953 begärde, att en plan beträffande den framtida gestaltningen av en viss del av det trafiksvaga bannätet, nämligen den del av det smalspåriga järnvägsnätet, som varit föremål för prövning av 1953 års järnvägskommitté, skulle upprättas samt snarast underställas riksdagens prövning (statsutskottets utlåtande nr 9: 1953 punkt 17). I denna plan borde anges, vilka av de berörda smalspåriga järnvägslinjerna, som över huvud taget

borde ombyggas till normalspår, vilka järnvägslinjer, som även i fortsättningen borde bibehållas vid smalspårsdrift, och vilka järnvägslinjer, som av allmänt trafikpolitiska eller transportekonomiska skäl eventuellt borde ersättas med andra kommunikationsmedel. I ett den 30 maj 1953 avgivet yttrande i anledning av den av riksdagen begärda planen hemställde järnvägsstyrelsen — under hänvisning till att statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet förklarar, att han hade för avsikt att föreslå tillsättandet av en kommitté för utredning av frågan om konkurrensproblemen på transportområdet — att, sedan den av statsrådet i utsikt ställda utredningskommittén slutfört sitt arbete och de trafikpolitiska riktlinjerna för SJ:s verksamhet i framtiden därmed kunde väntas klarlagda och därmed större förutsättningar föreläge för styrelsen att bedöma hela det berörda frågekomplexet, utarbetandet av den av riksdagen begärda planen tills vidare finge anstå.

Kungl. Maj:t godtog den av järnvägsstyrelsen intagna ståndpunkten samt överlämnade frågan om utarbetandet av den av riksdagen begärda planen angående den framtida gestaltningen av den del av smalspårsnätet, som undersökts av 1943 års järnvägskommitté, till den i juni 1953 tillsatta trafikutredningen. Såsom framgår av propositionen har trafikutredningen ännu icke hunnit framlägga sådana riktlinjer för den framtida trafikpolitiken, som skulle kunna läggas till grund för upprättandet av den av riksdagen 1953 begärda smalspårsplanen. Av propositionen (s. 31) framgår, att slutliga förslag på det trafikpolitiska området icke torde hinna framläggas av trafikutredningen förrän om tre år.

Mot bakgrunden härav får det anses anmärkningsvärt, att järnvägsstyrelsen i juni 1956 utan att avvakta trafikutredningens slutliga förslag på det trafikpolitiska området efter egna direktiv har satt i gång en omfattande utredning av det trafiksvaga bannätet, varav de av 1943 års järnvägskommitté undersökta smalspåriga banorna utgör en del. Enligt den av järnvägsstyrelsen igångsatta utredningen verkställes en uppdelning av det trafiksvaga bannätet i banor, som tills vidare skall bevaras, samt i banor, som skall nedläggas, alltså bl. a. den uppdelning av banorna, som riksdagen 1953 begärde beträffande den del av smalspårsnätet, som varit föremål för undersökning av 1943 års järnvägskommitté, men som järnvägsstyrelsen då på anförda skäl icke fann det möjligt att utföra. På detta sätt har riksdagen trots riksdagens 1953 uttalade önskemål ställts utan inflytande på lösningen av dessa frågor.

Det skall här icke bestridas, att en sanering av det svenska järnvägsnätet är lämplig och att en sådan sanering kan innebära, att en del av det svenska järnvägsnätet kan komma att nedläggas. Det här berörda frågekomplexet var föremål för en principdiskussion i Kalmar den 29 november 1957. Debattprotokollet från den ifrågavarande principdiskussionen kom-

mer under hand att tillställas det utskott, vartill förevarande motion kommer att remitteras.

Såsom framgår av debattprotokollet från ovannämnda principdiskussion är frågan om bevarandet eller nedläggandet av en järnväg samt förutsättningarna för nedläggningen av en järnväg av mycket ingripande betydelse för hela samhällslivet. Med undantag för de enstaka fall, då det är klart ådagalagt, att en järnväg helt förlorat sina trafikpolitiska uppgifter, bör sålunda åtgärder för nedläggande av järnvägar icke förekomma, förrän 1953 års trafikutredning framlagt slutliga förslag på det trafikpolitiska området samt statsmakterna blivit i tillfälle att taga ställning till dessa förslag.

Under återopande av det ovan anförda hemställes,

att riksdagen — med godkännande av Kungl. Maj:ts proposition angående driftbidrag till statens järnvägar med 100 milj. kronor för budgetåret 1958/59 — ville uttala, att i avbidan på att 1953 års trafikutredning hunnit framlägga slutliga förslag på det trafikpolitiska området samt statsmakterna blivit i tillfälle att taga ståndpunkt till dessa förslag alla nedläggningsåtgärder måtte tills vidare inställas.

Stockholm den 21 mars 1958

*Gunnar Berg*

*Bertil Petersson*

*Rikard Svensson*

---