

Nr B132

Av herr **Berg, Gunnar, m. fl.**, rörande trafiken på järnvägen *Karlskrona—Torsås—Kalmar*.

1939 fattade statsmakterna beslut om enhetliggörande av det svenska järnvägsväsendet (prop. 1939: 207, statsutskottets utlåtande 1939: 172 och riksdagens skrivelse 1939: 318). Syftet med järnvägsförstatligandet var tvåfaldigt, nämligen dels att bana väg för en större rationalisering av järnvägsdriften än som vid dåvarande splittring vore möjlig, dels att trygga driftens uppehållande vid järnvägar, som — om inga åtgärder vidtoges — kunde av ekonomiska skäl bli tvingade att nedlägga sin drift och vilkas nedläggande skulle vara till uppenbar skada för bygdens trafikintressen (jfr motion i FK 1939: 283). I anslutning härtill uttalade riksdagen vid beslutet om förstatligandet att förstatligandet borde omfatta samtliga rikets järnvägsenheter, såväl normalspåriga som smalspåriga, vilka ej vore att betrakta som spårvägar eller hade liknande lokal karaktär och som över huvud taget vore av den allmänna betydelse, att de borde fortbestå.

Järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara hörde till de järnvägar, som enligt statsmakternas ovannämnda beslut borde omfattas av det allmänna förstatligandet. I enlighet härmed hemställde Kungl. Maj:t i proposition till 1943 års riksdag (prop. 1943: 38), att ifrågavarande järnväg borde införlivas med statsbanenätet. Järnvägsstyrelsen framhöll därvid att, då järnvägen, trots att trafikrörelsen vore tämligen svag, ansågs vara av sådan allmän betydelse, att ett nedläggande icke kunde ifrågasättas inom överskådlig framtid, järnvägen borde införlivas med statsbanenätet.

Såsom järnvägsstyrelsen framhöll i sistnämnda proposition var trafiken å järnvägen vid tidpunkten för förstatligandet tämligen svag. Mätt i trafikenheter per bankm utgjorde sålunda trafiken 1938 42 200 trafikenheter och 1939 50 000 trafikenheter. Efter förstatligandet har emellertid trafiken ökat och utgjorde 1955 85 000 trafikenheter per bankm. Trafiken har sålunda under den ifrågavarande perioden nära nog fördubblats. Som jämförelse kan nämnas, att trafiken å samtliga järnvägar under nämnda period ökat med 98 procent.

I jämförelse med den allmänna trafikutvecklingen å Sveriges järnvägar kan det alltså göras gällande, att järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara väl hävdad sin ställning. Det bör dock framhållas, att trafikökningen uteslutande hänför sig till persontrafiken under det att godstrafiken nedgått. Sistnämnda förhållande får dock främst anses bero på järnvägens dåliga tekniska standard, som icke tillåter framförandet av överföringsvagnar.

1943 års järnvägskommitté har i sitt den 13 oktober 1947 avgivna betänkande rörande de smalspåriga järnvägarna i östra Småland och Östergötland

förordat, att här ifrågavarande järnväg jämte järnvägarna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga borde ombyggas till normalspår (SOU 1948: 9). Järnvägskommittén framhöll därvid, att efter en ombyggnad av berörda järnvägar jämte järnvägen Kristianstad—Karlskrona en sydostkustbana skulle erhållas, vilket skulle kunna bli en järnvägstransportled av mycket stor betydelse för utvecklingen i sydöstra Sverige.

I anslutning till det av 1943 års järnvägskommitté framlagda förslaget väcktes vid 1955 års riksdag två motioner (I: 266 och II: 360), vari hemställdes, att järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara måtte byggas om till normalspår i samband med ombyggnaden av järnvägen Karlshamn—Karlskrona eller att i varje fall denna fråga borde bli föremål för utredning. På förslag av statsutskottet (utlåtande 1955: 152) som uttalade sig positivt till förmån för en breddning av järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara samt framhöll att den centrala frågan vore, vilken betydelse banan kunde få såsom led i en blivande sydostkustbana, beslöt riksdagen att frågan om den framtida gestaltningen av den här ifrågavarande järnvägen borde bli föremål för utredning. Statsutskottet anförde i sitt av riksdagen godkända utlåtande i denna del följande:

»Det ifrågavarande utredningsuppdraget synes lämpligen kunna anförtros antingen 1953 års trafikutredning eller en för ändamålet särskilt tillsatt kommitté. Flera skäl tala helt naturligt för det förstnämnda alternativet; med hänsyn till omfattningen och den komplicerade beskaffenheten av de problem, som trafikutredningen har att lösa, och då den av utskottet förordade utredningen om möjligt bör vara slutförd i sådan tid att beslut rörande bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara kan fattas i samband med att linjen Karlshamn—Karlskrona blir tagen i bruk för normalspårsdrift, är måhända likväl det sistnämnda alternativet att föredraga. Enligt utskottets mening bör det ankomma på Kungl. Maj:t att härutinnan träffa ett avgörande. Vilketdera alternativ som än väljes förutsätter utskottet, att de lokala intressenterna på ett eller annat sätt bli företrädade under utredningsarbetet. I avbidan på resultatet därav bör självfallet den ifrågavarande bandelen tills vidare bibehållas vid nuvarande spårvidd.»

Det ifrågavarande utredningsuppdraget har genom beslut av Kungl. Maj:t den 17 juni 1955 överlämnats till 1953 års trafikutredning. Sedermera har järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara upptagits bland de järnvägar, vilka under en kommande treårsperiod borde bli föremål för nedläggningsundersökning.

Den 1 september 1957 togs järnvägen Karlshamn—Karlskrona i anspråk för normalspårsdrift. 1953 års trafikutredning hade då ännu icke tagit ställning till den framtida gestaltningen av järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara. Trafikutredningen har sedermera med skrivelse den 18 oktober 1957 till statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet meddelat, att trafikutredningen, som erfarit, att järnvägsstyrelsen komme att,

så snart sig göra låter, till Kungl. Maj:t avlämna en utredning angående nedläggning av driften på järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara, ansett att ett ståndpunktstagande i järnvägsfrågan från trafikutredningens sida lämpligen borde anstå till dess resultatet av den ifrågavarande nedläggningsutredningen föreläge. Såvitt de lokala intressenterna har sig bekant, har den av järnvägsstyrelsen bebådade nedläggningsutredningen ännu icke igångsatts.

Såsom framgår av det ovan anförda pågår ännu utredningarna om den framtida gestaltningen av järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara. I detta läge har järnvägsstyrelsen funnit det lämpligt att företaga en omfattande trafikomläggning på järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara av innebörd, att en stor del av persontrafikanterna genom indragning av de mest frekventerade persontågen tvingas övergå från järnväg till landsväg-buss. Den ifrågavarande trafikomläggningen har trätt i kraft den 1 juni innevarande år.

En liknande åtgärd vidtogs 1957 å järnvägen Sandbäckshult—Fagerhult, som också intagits i det aktuella nedläggningsprogrammet. Då trafiken å här berörda bana är ringa har åtgärden i och för sig icke samma betydelse som motsvarande åtgärd å järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara. Av intresse i förevarande sammanhang är emellertid att järnvägsstyrelsen i en den 29 januari 1958 dagtecknad till Konungen ingiven framställning om nedläggning av driften på bandelen Sandbäckshult—Fagerhult med hänsyftning på den 1957 företagna trafikomläggningen uttalar, att »dessa åtgärder vidtoges närmast i syfte att samordna den statliga och enskilda busstrafiken inom området men med sikte på en slutlig omläggning från järnvägs- till busstrafik». Omläggningen av trafiken från järnvägs- till busstrafik har alltså i detta fall ansetts vara en åtgärd, som utgör ett led i en blivande nedläggning av järnvägen. Det ligger nära till hands att antaga, att syftet med den vid järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara vidtagna åtgärden varit enahanda. Vid uppvaktning i denna angelägenhet inför vederbörande distriktschef samt generaldirektör Upmark har också bekräftelse erhållits å att den vidtagna trafikomläggningen i varje fall delvis kunde betraktas som ett led i en blivande nedläggning av järnvägen.

Oavsett om den vidtagna trafikomläggningen kan anses utgöra ett led i en blivande nedläggning av järnvägen och alltså innebär ett föregripande av den bebådade utredningen härom så har genom åtgärden uppenbarligen förutsättningarna för järnvägsdriften å här berörda bana väsentligt rubbats. Innebörden av riksdagens beslut 1955 får emellertid anses vara att några åtgärder, som rubbade förutsättningarna för järnvägsdriften å här ifrågavarande bana, icke borde vidtagas, innan de av riksdagen begärda utredningarna rörande den framtida gestaltningen av banan slutförts. På grund härav får trafikomläggningen anses strida mot riksdagens år 1955 fattade beslut.

Vad härefter beträffar själva trafikomläggningen, så framgår innebörden av densamma av de vid denna motion fogade bilagorna A och B innehållande tidtabellen för järnvägen Kalmar—Torsås—Karlskrona före resp. efter den 1 juni 1958 (ur Sveriges kommunikationer för den 1 februari 1958; ej tryckt här).

Såsom framgår av tidtabellerna har å järnvägen Karlskrona—Torsås bl. a. följande persontåg helt indragits och ersatts med landsvägsbussar:

Avg. Torsås	6.30	7.32	12.08
Ank. Karlskrona	7.43	8.46	13.12
Avg. Karlskrona	10.45	17.16	21.13
Ank. Torsås	12.00	18.32	22.21

Jämväl å järnvägen Torsås—Kalmar har tåg indragits och ersatts med rälsbussar. De här ovan upptagna å järnvägen Karlskrona—Torsås indragna tågen utgör de å denna järnväg mest frekventerade tågen, som befordrar minst 200 resande om dagen, företrädesvis arbetare och skolbarn. Det får anses i och för sig anmärkningsvärt att då tågindragningar verkställs, det är de mest frekventerade tågen, som blir föremål för sådana åtgärder. En utomstående skulle finna det naturligt att, om åtgärder av här ifrågavarande natur anses nödvändiga, det i så fall blir de minst frekventerade tågen, som blir föremål för inskränkningar.

Omläggningen å järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara medför många nackdelar för trafikanterna.

1) Omläggningen innebär i åtskilliga hänseenden en standardsänkning för trafikanterna. Väntsalar saknas, vilket särskilt vintertid samt vid regnväder kan medföra betydande obehag för de resande. Landsvägsbussarna saknar toaletter, och sittplatsutrymmet i bussarna torde ofta bli begränsat, vilket allt jämväl bidrager till att minska bekvämligheten för de resande. Jämjö trafikkommitté har framhållit, att under det att skolungdomen vid färd med rälsbuss ganska ostörd kan ge läxorna en sista översyn, detta knappast blir möjligt vid färd med landsvägsbuss.

2) Restiderna kommer att förlängas. Även om gångavståndet i flera fall minskas något, uppkommer genomsnittligt en tidsförlust för dem som reser dagligen. Ifrågavarande tidsförlust kan uppskattas till mellan 15 000 och 20 000 timmar per år. Det är givetvis svårt att i pengar beräkna värdet av denna tidsförlust. Vid en omläggingskalkyl, som icke bara ensidigt tar hänsyn till SJ:s företagsekonomiska intresse av omläggningen utan jämväl beaktar samhällsekonomiska synpunkter, bör emellertid jämväl värdet i pengar av den tidsförlust, som trafikomläggningen vållar den enskilde, tagas i beaktande.

3) Resorna fördyras för de resande. Som bekant är busstaxan i allmänhet något högre än järnvägstaxan. Särskilt gäller detta för de resande, som använder månadsbiljett. Genomsnittliga fördyringen för dem, som reser på månadsbiljett, torde sålunda komma att uppgå till minst 40 pro-

cent. Den övervägande delen av de resande, som drabbas av denna prishöjning, tillhör en låg inkomstklass. Även om utgifterna för resor till och från arbetsplatser är avdragsgilla i beskattningshänseende, så kommer därför likväl prishöjningen att medföra en avsevärd merutgift för den enskilde. Att utgifterna för resor till och från arbetsplatser och skolor bör hållas på en rimlig nivå inte blott i städerna utan kanske i ännu högre grad på landsbygden, får väl numera anses vara en allmänt godtagen social målsättning. På grund härav kan skäligheten av den av SJ vidtagna åtgärden att genom den här ifrågasatt trafikomläggningen tvinga allmänheten att betala högre biljettpriser än förut med fog ifrågasättas.

Härtill kommer följande av Jämjö trafikkommitté framhållna synpunkter. Vid dyrare och obekvämare resor föreligger risk för att många i landsbygdskommuner bosatta personer med arbete i staden söker sig bostad därstädes, även om vederbörande eljest helst skulle vilja bo kvar på landsbygden. Den av trafikomläggningen föranledda prisförhöjningen kan alltså i sin tur bidra till flykten från landsbygden, vilket förhållande är till men inte bara för landsbygdskommunerna utan också för städerna, där den skapar svårigheter i form av bostadsproblem samt trafik- och parkeringsbekymmer. Vad särskilt landsbygdskommunerna beträffar kan för dem ekonomiska svårigheter uppkomma därigenom att vederbörande landsbygdskommuns strävan att åstadkomma ett bättre skatteunderlag motverkas.

Vid de ovan omförmälda överläggningarna i denna angelägenhet dels inför vederbörande distriktschef och dels inför generaldirektör Upmark gjordes framställning om att efter trafikomläggningen järnvägstaxan för månadsbiljetter måtte tillämpas vid färd med landsvägsbuss, som ersätter de indragna rälsbusstågen. Representanterna för SJ har därvid framhållit, att den nuvarande månadsbiljettaxan för järnväg vore alldeles för låg och att densamma borde höjas, så att den komme i nivå med den nuvarande månadsbiljettaxan för landsvägsbuss. Representanterna för järnvägsstyrelsen har i samband härmed uttalat den meningen, att då genom en sådan höjning av månadsbiljettpriset för järnväg skillnaden mellan månadsbiljettpriset för landsvägsbuss och för järnväg eliminerades det icke längre funnes några taxemässiga skäl för bibehållande av järnvägsdrift, då SJ funne det lämpligare att övergå till landsvägsbussdrift. Av järnvägsstyrelsens yttrande (Statens järnvägars publikationer, utredningar m. m. 1957: 1) över taxekommitténs betänkande (SOU 1956: 54) framgår också, att styrelsen — i motsats till taxekommittén — anser en generell och avsevärd höjning av avgifterna för månadsbiljetter nödvändig för att skapa en rimlig relation mellan intäkter och kostnader för trafiken på dessa biljetter (s. 42). Framställning härom torde komma att göras i och med att förut-sättningar skapats för framläggandet av ett på taxekommitténs betänkande grundat förslag till ny järnvägstaxa, vilket torde vara fallet i och med att riksdagen fattat beslut om ersättning till SJ för förluster på trafiksvaga

bandelar (a. a. s. 55). Om järnvägsstyrelsens intentioner på denna punkt icke missförstått, så har alltså järnvägsstyrelsen för avsikt att vid ett beslut om ersättning till SJ för förluster på trafiksvaga bandelar begära en generell höjning av avgifterna för månadsbiljetter. Av det ovan anförda framgår, att den höjning, som järnvägsstyrelsen sålunda kan komma att begära, kan komma att uppgå till i genomsnitt 40 procent. Om vid ett beslut om ersättning till SJ för förluster på trafiksvaga bandelar SJ förverkligar sina intentioner i här antydd riktning får detta anses vara en egendomlig konsekvens av ett beslut, som innebär att SJ tillerkännes ekonomiskt stöd.

Såsom motiv för tågindragningarna och omdirigering av resandetrafi-ken till landsväg har återopats en till grund för trafikomläggningen upprättad kalkyl, enligt vilken trafikomläggningen skulle medföra en resultatförbättring för SJ på 258 600 kronor. Vid det förut omtalade sammanträdet inför distriktschefen vid statens järnvägars III distrikt i Malmö, vilket sammanträde ägde rum den 10 maj 1958, har den planerade trafikomläggningen diskuterats. På grundval av de uppgifter, som framkom vid ifrågasvarande överläggning, har en omräkning av den till grund för trafikomläggningen upprättade kalkylen kunnat göras, som visar, att förbättringen av nettoresultatet av omläggningen sjunker till högst 100 000 kronor per år. Därvid har, såsom ovan anförts, icke något värde åsatts den tidsförlust per år, som uppkommer genom att restiden med landsvägsbuss blir längre. Vid den förut omförmälda uppvaktningen för generaldirektör Upmark, vilken uppvaktning ägde rum den 27 maj 1958, har icke ifrågasatts, att icke den till grund för trafikomläggningen upprättade kalkylen skulle kunna reduceras till sistnämnda belopp eller cirka 100 000 kronor. Detta synes innebära, att resultatförbättringen till stor del ligger i den möjlighet till merintäkter från månadsbiljettresenärerna som trafikomläggningen medger.

En väsentlig förutsättning för en omläggning eller inskränkning i tågförbindelserna vid en järnväg får anses vara att en mera avsevärd nedgång i trafiken inträffat. I proposition nr 77 till årets förra riksdag uttalar sålunda departementschefen, att ett vikande trafikunderlag kan befinnas »nödvändiggöra omläggning av och inskränkning i tågförbindelser, indragning av stationer samt nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar». Generaldirektör Upmark har i olika sammanhang antytt, att orsaken till vidtagna omläggningar och inskränkningar i tågförbindelser är, att trafikanterna övergivit järnvägen och icke järnvägen trafikanterna (se exempelvis Nordisk Järnbanetidskrift 1958: 1 s. 9 spalt 2). I förevarande fall är det uppenbarligen järnvägen, som överger trafikanterna och icke tvärtom. Såsom framgår av det ovan anförda har persontrafiken å den här ifrågasvarande järnvägen nära nog fördubblats, sedan principbeslutet om det svenska järnvägsväsendets enhetliggörande träffades. På grund härav saknas en väsentlig förutsättning för den vidtagna trafikomläggningen.

Skulle det anses, att trafikomläggningen bör bli bestående för framtiden, bör emellertid vid landsvägsdriften gällande järnvägsavgifter tillämpas. Internationella järnvägs-kongressföreningen (Association Internationale du Congrès des Chemins de fer), som i förevarande sammanhang brukar åberopas, uttalar, att en förutsättning för övergång från järnväg till landsvägstrafik är att trafiken på landsväg ombesörjes med bibehållande av gällande järnvägsavgifter (se SJ:s överrevisorers berättelse 1951—52 sid. 49).

Jämväl i Sverige tillämpas detta system, då en billinje anses utgöra substitut för järnväg. Exempel på dylik billinje är linjen Övertorneå—Pajala. I en till Kungl. Maj:t den 29 september 1948 ingiven framställning begärde järnvägsstyrelsen, att SJ i fortsättningen årligen skulle beredas gottgörelse genom särskilt anslag å riksstaten för uppkommande driftsunderskott å billinjen Övertorneå—Pajala. Taxekommittén, som övervägt denna fråga, finner det motiverat, att SJ erhåller gottgörelse för uppkommande driftsunderskott på ifrågavarande billinje. Då billinjen har karaktär av järnvägslinje, anser kommittén, att detta underskott bör medräknas i det ersättningsbelopp, som kommittén föreslår skall utgå till SJ för de trafiksvaga bandelarna (Taxekommitténs betänkande sid. 326). Då övergången från järnvägs- till landsvägstrafik i det trafikområde, som betjänas av järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara, icke förestavats av någon nedgång i trafiken utan av andra skäl, och alltså den landsvägstrafik, som ersätter järnvägstrafiken, fyller samma funktion som en järnväg, bör järnvägsavgifter i enlighet med de av taxekommittén beträffande billinjen Övertorneå—Pajala framförda synpunkterna tillämpas jämväl för här ifrågavarande landsvägstrafik.

Den här ifrågavarande trafikomläggningen blev bekant för allmänheten genom notiser i den lokala pressen i februari innevarande år. Vid härefter av vederbörande trafikinspektör hållna informationsmöten har representanter för befolkningen i de av trafikomläggningen berörda bygderna inlagt sin bestämda protest mot åtgärden samt yrkat att dittills tillämpade trafikeringsformer skulle bibehållas eller att i varje fall järnvägstaxan skulle tillämpas för de bussturer, som ersätter de indragna tågförbindelserna. Då något hänsynstagande till de vid de nyssnämnda informationsmötena uttalade önskemålen icke utlovats, har representanter för de lokala intressenterna, såsom ovan anförts, vid uppvaktningar inför vederbörande distriktschef och generaldirektör Upmark vidhållit de vid informationsmötena framställda yrkandena. Då ej heller vid dessa uppvaktningar någon ändring kunnat ställas i utsikt, har en skrivelse till Konungen i ärendet ingivits, vilken skrivelse överlämnats till statsrådet och chefen för kungl. kommunikationsdepartementet vid en uppvaktning den 27 maj innevarande år. Därvid hemställdes, att å järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar den nuvarande trafikeringsformen — rälsbuss i stället för landsvägsbuss — skulle bibehållas i dittillsvarande omfattning, intill dess stats-

makterna definitivt tagit ställning till den framtida gestaltningen av järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara. Skulle nämnda yrkande icke vinna bifall, hemställdes, att från och med den 1 juni 1958 järnvägstaxan tillämpades för resor med de bussturer, som ersätter de indragna tåglägenheterna å sträckan Torsås—Karlskrona och åter, samt att det biljettpris, som gäller för resor med järnväg mellan Karlskrona och Kalmar över Torsås, tillämpades för järnvägsresande mellan ifrågavarande orter över Emmaboda. Slutligen hemställdes, att vid ett beslut, som innebar bifall till yrkandet att järnvägstaxan skulle tillämpas för resor med de bussar, som ersätter de indragna tåglägenheterna å sträckan Torsås—Karlskrona, ifrågavarande beslut, om det icke hunne fattas före den 1 juni 1958, måtte ges retroaktiv verkan i vad det avsåge resenärer med månadsbiljett.

Vid de ovannämnda sammanträdena med vederbörande distriktschef och generaldirektör Upmark har minnesanteckningar förts. Ifrågavarande minnesanteckningar samt övriga framställningar, promemorior och skrivelser i ärendet torde få överlämnas till det utskott, vartill här ifrågavarande motion kan komma att remitteras.

På grund av det ovan anförda hemställes,

att riksdagen måtte uttala, att å järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar den före den 1 juni 1958 tillämpade trafikeringsformen — rälsbuss i stället för landsvägsbuss — återinföres och bibehålles, intill dess statsmakterna definitivt tagit ställning till den framtida gestaltningen av järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara, samt att härav föranledda kostnader måtte täckas av det ersättningsbelopp, som riksdagen kan komma besluta skola utgå för att täcka underskottet å den av statsbaneföretaget drivna rörelsen.

Skulle ovannämnda yrkande icke vinna bifall, hemställes, att riksdagen måtte uttala, att från och med den 1 juni 1958 järnvägstaxan tillämpas för resor med de bussturer, som ersätter de indragna tåglägenheterna på sträckan Torsås—Karlskrona och åter, att det biljettpris, som gäller för resor med järnväg mellan Karlskrona och Kalmar över Torsås, tillämpas för järnvägsresande mellan ifrågavarande orter över Emmaboda samt att härav föranledda kostnader måtte täckas av det ersättningsbelopp, som riksdagen kan komma besluta skola utgå för att täcka underskottet å den av statsbaneföretaget drivna rörelsen.

Stockholm den 3 juli 1958

Gunnar Berg

Bertil Petersson

Axel Mannerskantz

Nils Theodor Larsson
