

Nr 537

Av herrar Gomér och Vigelsbo, *angående järnvägspolitiken.*

(Lika lydande med motion nr 446 i Första kammaren)

Genom riksdagens beslut 1963 i anledning av propositionen nr 191 fastställdes normer för den statliga trafikpolitiken. Vad beträffar statens järnvägar fastslogs, att järnvägsstyrelsen genom rationalisering, innefattande bl. a. nedläggning av trafiksvaga bandelar, bör göra järnvägarna ekonomiskt lönande, så att erforderliga avskrivningar och förräntning av det nedlagda kapitalet är möjliga. Målet för trafikpolitiken skall enligt riksdagens beslut vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader.

Några principiella invändningar mot denna målsättning kan givetvis inte resas. Men redan vid avgivande av remissvaren var det flera instanser som ifrågasatte riktigheten av de beräkningar som järnvägsstyrelsen gjorde. Det vill synas som om dessa numera fått ännu mera fog för sina farhågor.

Känt är att järnvägsstyrelsen t. ex. företar en hel del försämringar i sin service, t. ex. genom indragning av tåg, indragning av betjäningen på stationerna m. fl. åtgärder som minskar gods- och resandefrekvensen. En på så sätt minskad omsättning kan sedan utgöra motiv för en nedläggning av bandelen. Icke sällan sätter man in busslinjer som går i stor utsträckning parallellt med bandelen och givetvis tar en del av resandeströmmen från järnvägen. Ett exempel kan anföras från bandelen Stockholm Ö—Rimbo, som man nu synes förbereda för en nedläggning. Man har sålunda stängt Vallentuna station, som betjänar ett område med 6 000 personer. Biljetter får köpas på tåget. Särskilt skall uppmärksammas, att väntande trafikanter under kalla vinterdagar får stå ute och frysa, därför att man icke anser sig kunna hålla folk som städar och eldar en väntsal. Att då fler och fler försöker övergå till biltrafik är fullt begripligt. På så sätt minskar resandeströmmen på järnvägen, och statistiken säger att bandelen icke lönar sig. Många exempel skulle kunna anföras på liknande fall.

När det gäller godstrafiken är det på samma sätt. Vid nedläggningen av bandelen Sala—Gävle förklarade representanter för järnvägsstyrelsen, att det icke skulle bli någon fraktfördyring genom nedläggningen av bandelen. Ett nystartat företag, som avsåg att använda sig av bandelen till Gysinge

station och som fick gods från hela landet, fick vid uppvaktning hos järnvägsstyrelsen detta besked. Resultatet blev emellertid ca 50 % fördyring. Nu går godset till Gävle på omvägar, och sedan skall firman betala frakten med bilar. Avståndet mellan Gysinge och Gävle är ca 4,5 mil. Firman får sålunda betala för ett ökat antal järnvägskilometer och sedan för bilfrakten tillbaka efter banan. Många liknande fall kan påvisas.

Nedläggningen av flera järnvägslinjer har ostridigt förorsakat näringslivet betydande merkostnader, som icke torde ha ingått i järnvägsstyrelsens kalkyler. Detta pekar på en motsättning mellan det samhällsekonomiska resultatet av nedläggning av järnvägslinjer och järnvägsstyrelsens kalkyler, som synes ensidigt inriktade på järnvägssynpunkterna.

I den trafikutredning som föregick propositionen 1963 fastslogs att i fråga om nedläggning av en järnvägslinje skulle hänsyn tagas till om det fanns möjligheter att ordna trafikfrågan genom andra medel, framför allt framkomliga vägar för bussar och godsbilar. Efter hand vill det synas som om denna väsentliga detalj mindre och mindre påverkar järnvägsstyrelsens ståndpunktstagande. Flera järnvägslinjer avses nu komma att nedläggas oaktat områdets vägnät är undermåligt t. o. m. för den trafik som finns nu när järnvägen tar det mesta av godset och resandena. Sålunda förutsätter man att privata bussägare och lastbilsägare skall ta hand om trafiken på dåliga vägar. I många fall synes man inte ha tillräckligt undersökt möjligheterna för en tillfredsställande ersättningstrafik. Ur samhällsekonomisk synpunkt kan man säkerligen ofta fastslå att förräntningen av en ny dyrbar landsväg blir mera kostsam än ett mindre underskott på en redan befintlig järnväg.

De lokaliseringssträvanden som statsmakterna nu gått in för motverkas med all sannolikhet av strävandena att nedlägga järnvägslinjer. Det torde vara i de flesta fall mycket svårt att intressera en industri att förlägga sin verksamhet till platser som hotas av järnvägsnedläggning.

I riksdagsbeslutet 1963 underströks att arbetet med att helt eller delvis ersätta trafiksvaga bandelar med landsvägstrafik måste bedrivas med hänsyn till både bygdens behov och transportekonomiska fakta. Självfallet fick nedläggningsfrågan, framhöll riksdagen vidare, inte enbart bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av sociala och näringspolitiska aspekter. Det är anledning att ifrågasätta om de sistnämnda synpunkterna blivit beaktade på det sätt som riksdagen med sitt beslut avsåg. I många fall torde det vara uppenbart att en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader inte uppnåtts. Det är enligt vår mening nödvändigt att järnvägspolitiken i här nämnda avseenden skyndsamt överses. I avvaktan på resultatet av denna översyn bör största återhållsamhet iakttagas beträffande beslut om nya järnvägsnedläggningar.

Med stöd av vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte anhålla om skyndsamt översyn av järnvägspolitiken och särskilt

frågan om järnvägsnedläggningarna med hänsyn till de sociala och näringspolitiska krav som järnvägspolitiken bör tillgodose.

Stockholm den 26 januari 1966

David Gomér

Sven Vigelsbo

Nr 538

Av herrar **Hedin** och **Nordgren**, om tillsättande av haverikommission vid båthaveri i lotsled.

(Lika lydande med motion nr 443 i Första kammaren)

Vid båthaverier i lotsled gör lotsdirektör eller lotsinspektör utredning av förhållandena efter förhör med den lots som vid tillfället svarat för navigeringen, varvid som regel vederbörande överlots är förhørsledare.

Utredningen överlämnas till sjöfartsstyrelsen, som har att ta ställning till huruvida ansvarsfrågan efter styrelsens eget yttrande skall bedömas av sjöåklagare eller om styrelsen själv kan vidtaga disciplinära åtgärder i form av varning eller lämna rapporten utan åtgärd. I förekommande fall har sjöåklagaren att avgöra om åtal skall väckas. Vid eventuell rättslig prövning ligger härvid den ursprungliga utredningen till grund för bedömning av ansvarsfrågan. Man kan ifrågasätta om den utredning som gjorts kan anses vara tillräckligt objektiv och om erforderlig sakkunskap om de speciella förhållanden som råder vid navigering i lotsled kommit till uttryck vid utredningen. Lotsdirektören eller lotsinspektören, som utgör administrativ haveriutredningsmyndighet, saknar speciell lotsutbildning, och några särskilda experter på lotsning deltar ej i utredningen bortsett från förhørsledaren. Detta förhållande kan vara till väsentlig nackdel när det gäller att rättsligt pröva ansvarsfrågan.

Vi anser att man vid båthaverier i lotsled i likhet med vid flygolyckor bör tillsätta en särskild haverikommission för att utreda händelseförloppet. I en sådan haverikommission bör bland experterna bl. a. ingå representanter utsedda av Lotsförbundet. Av dessa bör åtminstone en vara expert på den speciella lotsled som är aktuell.

På grund av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte begära förslag om tillsättande av en speciell haverikommission vid båthaverier i lotsled, i vilken som experter bl. a. representanter utsedda av Lotsförbundet bör ingå.

Stockholm den 26 januari 1966

Carl Eric Hedin

Hans Nordgren