

## Nr 30.

Av herr **von Geijer**, om utredning rörande åtgärder för avledande från Malmö statsbanestation av viss del av utlandstrafiken över Trälleborg.

Med bifall till Kungl. Maj:ts framställan beviljade 1913 års riksdag ett belopp av kronor 6,166,000:— att utgå under åren 1914—1920 för ombyggnad av Malmö statsbanestation (Malmö C) i enlighet med ett av Kungl. järnvägstyrelsen upprättat förslag, benämnt 1912 års förslag till nya bangårdsanordningar i Malmö, och beräknat att, med hänsyn till den under 10-årsperioden 1902—1911 skedda trafikstegringen, kunna tillgodose trafikbehovet för en tid av 15 à 20 år.

Därefter har Kungl. järnvägstyrelsen hos Kungl. Maj:t anmält, att arbetenas färdigställande enligt 1912 års förslag skulle på grund av inträdda kostnadsstegringar betinga en höjning av anslagssumman med kronor 8,000,000:—, samt meddelat, att Kungl. styrelsen, som, med hänsyn till inträffad trafikminskning, ansåge det kunna tillsvidare anstå med vissa av de i 1912 års förslag ingående anläggningarna, upprättat nytt förslag till bangårdsombyggnadens provisoriska fullbordan, benämnt 1920 års provisoriska förslag. Enligt detta skulle med anordnande av den i 1912 års förslag ingående nya lokstallsanläggningen — för vilken kostnaden i samma förslag var upptagen till kronor 908,000:— men enligt 1919 års priser av Kungl. styrelsen beräknades skulle uppgå till kronor 2,600,000:— — anstå för någon tid framåt, dock endast »ett fåtal år», enär de gamla lokstallsbyggnaderna vore »synnerligen bristfälliga och ur driftsekonomisk synpunkt sett icke ändamålsenliga». Vidare skulle enligt 1920 års provisoriska förslag med utförande av en i 1912 års förslag innefattad större om- och tillbyggnad av stationshuset, av Kungl. styrelsen med tillämpning av 1919 års priser beräknad till kronor 2,500,000:—, »tillsvidare anstå» mot att i dess ställe vidtoges en provisorisk ombyggnad och mindre utvidgning av de dåvarande stationsbyggnaderna; vilken förändring med 1919 års prisnivå skulle draga en kostnad av kronor 670,000:—. Sedan Kungl. styrelsen, som beräknat, att kostnaden för bangårdens ombyggnad enligt 1920 års provisoriska förslag skulle uppgå till kronor 1,450,000:— utöver dels det av 1913 års riksdag beviljade anslag å kronor 6,166,000:— och dels kronor 300,000:—, som anvisats ur förnyelsefonden hos Kungl. Maj:t hemställt, att kostnadsbe-

loppet kronor 1,450,000: — skulle bestridas med kronor 900,000: — ur förnyelsefonden och med kronor 550,000: — i reservationsanslag, biföll 1921 års riksdag av Kungl. Maj:t inlämnad proposition om beviljande av medel i enlighet härmed.

Uti statsverkspropositionen till innevarande års riksdag har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till ny rangeringsgrupp m. m. i Malmö anvisa ett reservationsanslag av 600,000: — kronor.

Kungl. Maj:t har därvid åberopat järnvägsstyrelsens skrivelse den 27 september 1930 med anslagsäskanden för budgetåret 1931—1932. I skrivelsen framhåller järnvägsstyrelsen, bland annat, att de nu befintliga, vid förut verkställd ombyggnad erhållna spårordningarna i Malmö äro av provisorisk karaktär, att det på grund av begränsat spårutrymme samt i övrigt olämplig utformning sedan lång tid tillbaka visat sig medföra avsevärda svårigheter för ett ekonomiskt ombesörjande av det nödvändiga rangeringsarbetet för de till stationen anslutande järnvägslinjerna, samt att genom anläggandet av en ny rangerspårgrupp möjlighet skulle vinnas att för jämförelsevis ringa kostnad aptera en del av de nu för godsvagnsrangering använda spår till fyllandet av behovet av uppställningsspår för personvagnar. Kostnaderna beräknades till kronor 1,150,000: —, därav kronor 550,000: — ansågos böra bestridas ur förnyelsefonden och återstoden 600,000: — kronor med förnyelsemedel.

Malmö C har redan krävt mycket stora anläggnings- och moderniseringskostnader, och av den här ovan lämnade redogörelsen angående 1920 års provisoriska förslag äro enbart för däri på framtiden ställda nya lokstallsanläggning samt definitiva om- och tillbyggnad av stationshuset högst betydliga nya kostnadskrav att emotse. Vartill helt naturligt komma andra av utvecklingen betingade moderniseringar och utbyggnader jämte nödiga förnyelser.

Statens järnvägars egen trafik å Malmö C för åren 1911, 1919 och 1928.<sup>1</sup>

	1911	1919	1928
Antal resande .....	2,397,006 <sup>2)</sup>	3,342,641 <sup>2)</sup>	1,202,081 <sup>3)</sup>
Il- och fraktstyckegods, ton .....	76,364	104,915	57,451
Åkdon och levande djur, ton .....	28,4×8	15,167	18,271
Vagnslastgods, ton .....	372,320	438,828	422,587
Avgiftsfritt gods, ton .....	69,391	60,340	57,252
Antal till- och fränkopplade vagnar...	291,609	235,095 <sup>4)</sup>	198,195 <sup>5)</sup>
Antal tåg pr dag.....	125	85	158

1) Obs. dessa uppgifter föreligga icke för år 1929.

2) både avsänd och anländ trafik.

3) endast avsänd trafik.

4) 644 per dag ( $365 \times 644 = 235,060$ ).

5) 543 per dag ( $365 \times 543 = 198,195$ ).

Trafiken å Trälleborg—Sassnitz linjen omfattade åren 1911, 1919 och 1929

	1911	1919	1929
Antal resande .....	78,207	18,853 *)	150,689
Paket-, II- och fraktstycke-gods, ton .....	8,678	6,085 *)	19,513
Vagnslastgods, ton.....	64,305	38,997 *)	226,411
Överförda vagnsaxlar .....	65,766	28,090	98,040

Enligt dessa ur offentliga statistiken hämtade siffror synes trafiken på Malmö C under år 1928 hava, såvitt gäller gods, minskats i förhållande icke blott till trafiken under år 1911, som torde hava legat till grund för anslagsyrkandet hos 1913 års riksdag, utan även inom vissa viktiga rubriker till trafiken under år 1919, som var det sista år, för vilket resultatet förelåg vid tiden för anslagskravet hos 1921 års riksdag. Men trafiken å Trälleborg—Sassnitz linjen har från år 1911 till år 1929 högst avsevärt stigit, på en post, vagnslastgods, nära fyrdubblats.

Självfallet torde därför vara, att kontinentaltrafiken över Trälleborg—Sassnitz linjen i väsentlig mån bidragit till att framkalla behov av utvidgning och modernisering av Malmö C.

Det är ett statsintresse av stor ekonomisk betydelse, att nämnda trafik ökas i alltjämt stigande grad, och förutsättningarna härför synas gynnsamma, blott alla möjligheter att ordna trafiken till trafikanternas fulla belåtenhet utnyttjas.

Den frågan tränger sig då fram till besvarande, huruvida statens ekonomiska intresse av kontinentaltrafiken över Trälleborg ävensom trafikanternas fordringar på transporterens rationella och tidsenliga ordnande äro bäst tjänade med, att nämnda trafik i största möjliga omfattning drages in på Malmö C.

Därest lättnad i detta hänseende kunde beredas stationen, skulle därmed följa, att avsevärda utgifter för stationens utbyggnad skulle kunna undgås eller åtminstone framskjutas i tiden. En annan följd vore förmodligen den, att med dubbelspåraneläggningar från stationen söderut å statens järnvägars linje till Trälleborg och norrut å västkustbanan kunde anstå betydligt längre än eljest torde bliva fallet.

Å statens järnvägars sida synes den uppfattningen vara rådande, att såväl från ekonomisk som från järnvägsteknisk och trafikteknisk synpunkt det är att föredraga att i största möjliga omfattning dirigera ifrågavarande trafik över Malmö; men frågan är av så stor betydelse och dessutom flera därmed förknippade omständigheter av så säregen art, att en speciell, sakkunnig utredning synes vara påkallad.

Från nationalekonomisk synpunkt är det oriktigt att nedlägga kostnader på nyanläggningar för täckande av behov, som kunna tillgodoses med

\*) Avser okt. 1918—sept. 1919.

förut befintliga anläggningar. Redan vid planläggningen av den enskilda järnvägen Malmö—Kontinenten, vilken sedermera inköptes av staten och införlivades med dess järnvägar, framhölls denna synpunkt, men den vann ej tillbörligt beaktande, därvid säkerligen hänsyn till staden Malmö spelade en icke ringa roll, ehuru uti vårt i norr och söder långsträckta land, med Malmö beläget nära sydgränsen, kontinentaltrafiken över Trällebörg för Malmö C vidkommande i vida högre grad är transitotrafik till övriga Sverige och Norge och Finland än terminaltrafik samt följaktligen i vida högre grad berör det övriga Sveriges intressen än Malmö stads. Måhända skulle det ställa sig icke blott från nationalekonomisk synpunkt riktigare utan även från affärssynpunkt billigare, att staten inköpte och i mån av behov förstärkte den redan befintliga enskilda järnvägen mellan Trällebörg över Lund till Kävlinge, vilken förut använts för ombesörjande av kontinentaltrafiken, än att draga hela denna trafik till Malmö C med påföljd, att stationen måste utbyggas samt dubbelspår till densamma, kanske anläggas.

Innan koncession beviljats å Malmö—Kontinentens järnväg hade Kungl. järnvägsstyrelsen träffat avtal med ägarna av Lund—Trällebörgs järnväg om kontinentaltrafikens ombesörjande under tio år, dock med *efteråt* inflikad rätt för Kungl. styrelsen att genom uppsägning förkorta avtalstiden ned till två år, en uppsägningsrätt, som tillkommit på vederbörande statsråds begäran. Omedelbart därefter, innan ännu avtalet trätt i kraft, meddelades koncession å järnvägen Malmö—Kontinenten och bemyndigades Kungl. järnvägsstyrelsen att med ägarna av denna järnväg träffa avtal rörande besörjande å denna av kontinentaltrafiken; varvid tillfogades den märkliga föreskriften, »att ingen annan järnväg finge i samtrafikshänseende gynnas på bekostnad av banan Malmö—Kontinenten». Avtalet med Lund—Trällebörgs järnväg uppsades att upphöra vid minimitidens utgång.

Järnvägen Malmö—Kontinenten hade icke att fylla ett lokalt trafikbehov av sådan omfattning, att rätt till erhållande av koncession kunde därå grundas. Den siktade på utlandstrafiken, och ingen fanns som vid järnvägens koncessionerande trodde annat.

Det betänkande, som åtföljde koncessionsansökningen å Lund—Trällebörgs järnväg, började sålunda: »Ifrågavarande järnväg har till ändamål att bereda de rika och tätbefolkade trakterna mellan städerna Lund, Ystad, Trällebörg och Malmö en lätt kommunikation med Övre Sverige genom anslutning till södra stambanan vid Lund, på samma gång den bereder tillfälle för såväl gods- som persontrafik från hela landet norr om nämnda stad att på den möjligast kortaste väg, via Trällebörg—Arcona, uppnå kontinenten.» Uti koncessionen för samma järnväg upptogs bland villkoren, att koncessionen »icke må anses utgöra hinder för beviljande av tillstånd åt annan person eller association att anlägga och trafikera järnväg från

vilken annan punkt som helst å södra stambanan till *annan*<sup>1)</sup> Östersjöhamn än Trälleborg», ett villkor, som tydligtvis anslöt sig till ovannämnda förklaring i betänkandet och som icke torde kunna tolkas annorledes än såsom en utfästelse å statens sida att icke meddela koncession å annan järnväg mellan södra stambanan och Trälleborg. Staten stod vid denna sin utfästelse, när det gällde koncession å Malmö—Trälleborgs järnväg, vilken indrogs till Malmö Västra och således ej vann direkt anslutning till södra stambanan, men ej så vid meddelandet av koncession åt järnvägen Malmö—Kontinenten, vilken blev en direkt linje mellan södra stambanan och Trälleborg. Genom tillkomsten av järnvägen Malmö—Kontinenten ledö Lund—Trälleborgs och Malmö—Trälleborgs järnvägar betänkligt intrång på sina lokala trafikområden, varförutom de förlorade inkomst av utlandstrafiken, i fråga om vilken dekretats, att den skulle gå över den nya järnvägen. Dennas enskilda ägare lämnade dock frivilligt ersättning till de båda andra järnvägarna genom överenskommelse, enligt vilken de båda andra järnvägarna fingo del av trafikinkomsten. Sedan staten blivit ägare av järnvägen Malmö—Kontinenten, bortföll denna ersättning och därjämte dirigerades all godstrafik emellan Trälleborg (loco) och stationer norr om Lund och Kävlinge, som dittills gått över Lund—Trälleborg och Lund—Kävlinge järnvägar, över den nya statsbanelinjen. Även godstrafiken till och från utlandet över Trälleborg till och från stationerna Lund och Kävlinge vid Lund—Trälleborgs och Lund—Kävlinge järnvägar skall efter nya godsamtrafiksstadgan gå över statsbanorna. Flera andra fall kunna framdragas, visande statens järnvägars igångsatta konkurrens med Lund—Trälleborgs och Lund—Kävlinge järnvägar.

Det är visserligen värt allt erkännande, att statens affärsdrivande verk skötas efter affärsrättiga grunder, men billig hänsyn måste också tagas mot enskilda, i det allmännas intresse tillkomna företag eller till statens intresse av att stimulera till stiftande av nya sådana företag. Är det så, att det allmännas intresse bäst tillgodoses, därigenom att till befrämjande av en statens affärsgren vissa åtgärder vidtagas, som kunna verka ruinerande för enskilda företag inom samma bransch, så bör, såsom skett inom sprit- och tobaksfacken, inlösen av företagen ske eller eljest full ersättning lämnas.

I samband med förstatligandet av järnvägen Malmö—Kontinenten anlade statens järnvägar i Trälleborg en egen station, Trälleborg F, omedelbart söder om och längs med Lund—Trälleborgs järnvägs station, Trälleborg N, därmed avstängande denna från sin naturliga utvecklingsmöjlighet åt söder, förenade stationerna med flera växlingsspår och korsade Trälleborg N i plan med sitt huvudspår. Korsningen i plan lär vid flera tillfällen hava föranlett tillbud till olyckor, vilka undgåts endast genom vaksamhet och rådhighet hos den enskilda banans personal, på vilken ansvaret för säkerheten lagts. Vare sig till Trälleborg överflyttas en del av det med kontinental-

<sup>1)</sup> Kurs. av motionären.

trafiken förenade rangeringsarbetet eller icke, torde fråga uppstå att vidtaga sådan ändring av huvudspåret i Trälleborg att det nuvarande osäkerhetstillståndet upphör. Lämpligast sker tydligtvis en sådan omgestaltning i samband med ändring och utbyggnad i ett sammanhang av Trälleborg F och Trälleborg N. Till den senare hör ett ganska stort ännu icke i sin helhet för stationen i bruk taget område, vilket tillika med mark, som kan vinnas genom utfyllning i det grunda vattnet utanför, synes kunna lämna nödigt utrymme för stationernas utbyggnad. Det får väl antagas, att färjetrafiken inom en icke avlägsen framtid så ökas, att flera färjelägen måste byggas, och att i samband därmed en utbyggnad av Trälleborg F i allt fall måste ske.

Den enskilda järnvägslinjen från Trälleborg till Lund och Kävlinge är lagd med 34 kg:s räls. Fortsättningen till Landskrona med 41,18 kg:s räls. Något hinder för framförande å dessa linjer av godståg av statsbanetyp torde ej finnas. Kunde genom rangering och tågsammansättning redan i Trälleborg samt användande av de Landskrona—Lund—Trälleborgs järnvägsaktiebolag nu tillhöriga järnvägslinjerna över Lund och Kävlinge godstrafiken till mellersta och norra Sverige, till Norge och Finland, göras snabbare, skulle det tydligtvis vara till stort gagn för landets ekonomiska utveckling och även bidra till tryggheten av transitotrafiken till Norge och Finland, vilken det länge gjorts stora ansträngningar att avleda från vårt land. Detsamma gäller person- och posttrafiken, men för att lämpa sig för snälltåg av statsbanetyp torde en förstärkning av den enskilda järnvägslinjen mellan Trälleborg och Kävlinge vara nödig.

Då, såsom förut framhållits, förhållandena synas kräva en allsidig förutsettningslös utredning av speciella fackmän, får jag hemställa,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville låta verkställa utredning

1:o angående den kostnad, som, utöver vad redan å Malmö C nedlagts, kan beräknas under närmaste tioårsperiod uppstå för vidare utbyggnad av stationen, under förutsättning, att all den trafik till och från utlandet över Trälleborg, som nu berör stationen, fortfarande kommer att belasta denna, samt att nämnda trafik ökas i samma omfattning som under sistförflutna tioårsperioden;

2:o huruvida, under samma förutsättningar, det anses behöfligt, att anläggning sker av dubbelspår å linjen Malmö—Trälleborg och av ytterligare ett spår norrut från Malmö å Västkustbanan;

3:o angående kostnaderna för sådana spåranläggningar;

4:o angående bangårdsförhållandena å Trälleborg F samt huruvida och till vilken kostnad om- och tillbyggnad där

måste ske under samma förutsättningar, som i mom. 1:o här ovan sagts;

5:o angående kostnaderna för statsinlösen och införlivande med statens järnvägar av Lund—Trälleborgs, Lund—Kävlinge, Landskrona—Kävlinge järnvägar samt dessa järnvägars försättande i sådant skick, att därå kan avledas del av utlandstrafiken över Trälleborg, som går till och från orter i mellersta och norra Sverige, Norge och Finland; samt

6:o angående de driftekonomiska, järnvägstekniska, trafiktekniska eller andra skäl, som tala emot avledande från Malmö C av nämnda eller annan del av utlandstrafiken över Trälleborg.

Stockholm den 21 januari 1931.

*K. von Geijer.*

---