

Nr B 86

Utlåtande i anledning av väckta motioner rörande trafiken på järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Gunnar Berg m. fl.* (I: B 132) och den andra inom andra kammaren av herrar *Nyberg* och *Andersson* i Ronneby (II: B 199), har hemställts 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.

Vidare har hemställts att — därest förenämnda yrkande inte skulle vinna bifall — 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 biljettpreis, 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.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionen I: B 132.

Järnvägsstyrelsen, som avstyrker bifall till motionerna, framhåller efter en redogörelse för trafikutvecklingen på bandelen Karlskrona—Torsås—Bergkvara att bandelen snart synes ha förlorat sin betydelse som godstransportled. Särskilt tydligt framginge detta om antalet vagnslastgodston uträknades per godstågskilometer. För år 1956, då godstågstrafik förekom tre dagar i veckan, var denna siffra 16,6 ton exkl. transitgods.

Ur persontransportsynpunkt hade banan under 1950-talet haft större betydelse än tidigare på grund av att rälsbussdrift införts och tågplanen utökats från och med den 10 juni 1950. Enligt en undersökning av 1956 års persontrafik företogs 610 resor i medeltal per dag på bandelen, varav 550

(90 %) i lokaltrafik. Antalet resor på månadsbiljetter utgjorde 57 % av samtliga resor. Persontrafiken vore sålunda starkt lokalbunden med resorna i huvudsak koncentrerade till sträckan Fågelmara—Karlskrona. Före år 1950 företogs det övervägande antalet av de regelbundna resorna, d. v. s. de som skedde på månadsbiljetter till och från Karlskrona, med vägbuss.

Av motionärernas jämförelse mellan antalet trafikenheter år 1939 och 1955 kunde ej den slutsatsen dragas att bandelen hävdade sig väl jämfört med andra bandelar. Ur ekonomisk synpunkt vore nämligen 1955 års trafik avsevärt mindre inkomstgivande per trafik enhet än 1939 års trafik mätt i samma penningvärde. Vidare måste ihågkommas att trafikintensiteten på detta ban-system vore synnerligen låg både 1939 och 1955.

Styrelsen anför härefter följande.

Sedan flera år tillbaka ha statens järnvägar som följd av den oförmånliga kostnadsutvecklingen strävat att söka taga bort speciellt kostnadskrävande tåg med lokalbetonade transportuppgifter ur tågplanerna och ersätta tågen med förbindelser på landsväg, vilket ställer sig billigare, eftersom landsvägs-trafiken bl. a. kräver mindre stationär betjäning. Särskilt angeläget har därvid ansetts vara att få bort tåg med tidiga eller sena lägen, vilka ofta är bestämmande för personaluppsättningen på stationerna. Lika viktigt är det emellertid att eliminera sådana tåg, i vilka behövs stor fordonskapacitet, vilken icke kan utnyttjas under övrig tid på dagen. De tåg, som indragits på bandelen Karlskrona—Torsås, ha dels varit av nu nämnt slag, dels i ett par fall dessutom tåg, som varit mycket dåligt utnyttjade. Inom förevarande trafikområde ha statens järnvägar sedan länge bedrivit en omfattande landsvägstrafik, som krävt en stor vägbusspark. Genom att effektivare utnyttja redan befintliga fordon och genom att sätta in tre nya vägbussar kan samma persontrafik nu avvecklas på landsväg som före den 1 juni i år krävde fyra rälsbussar och två rälsbussläpvagnar på järnvägen. De friggjorda rälsbussfordonen ha insatts på andra linjer, där de ersatt oekonomiska ångtåg och rälsbussar med tråkorg.

Motionärernas uppfattning att de vidtagna trafikomläggningarna rubbat förutsättningarna för järnvägsdrift på ifrågavarande handel synes svår att förstå mot bakgrunden av att åtgärderna enligt statens järnvägars kalkyl medfört en förbättring av bandelens ekonomiska resultat om 223 000 kronor per år. Snarare borde dessa åtgärder i stället ha bidragit till att öka möjligheterna att behålla järnvägstrafiken. Med hänsyn till den stora ekonomiska belastning, som bandelen fortfarande utgör för SJ — enligt en preliminär undersökning beräknas underskottet efter den 1 juni 1958 uppgå till storleksordningen 500 000 kronor per år — torde järnvägsstyrelsen i sin utredning om bandelens framtid, vilken utredning kommer att överlämnas till 1953 års trafikutredning i början av nästa år, bli nödsakad att begära att trafiken skall nedläggas.

De inskränkningar i järnvägsdriften på bandelen Karlskrona—Torsås—Kalmar, som genomförts från och med den 1 juni i år, ha helt betingats av de strukturförändringar, vilka inträtt i bandelens trafik och vilka lett till att bandelens ekonomi fortgående försämrats. Statens järnvägar ha sin plikt likmätigt icke kunnat låta denna utveckling fortgå utan att vidtaga erforderliga motåtgärder. Den lösning som tillgripits innebär att kostnaderna i möjligaste mån nedbringats men att trafikförsörjningen likväl ordnats på ett — såvitt styrelsen kan bedöma — i stort sett tillfredsställande sätt. I princip innebär omläggningen en återgång till de förhållanden, som rådde

före den 10 juni 1950 och i viss mån vid förstatligandet. Trafikanterna ha icke heller förlorat någon av de mer frekventerade förbindelserna.

Slutligen önskar styrelsen meddela, att frågan om att tillämpa samma biljettpris mellan Karlskrona och Kalmar över Emmaboda som över Torsås nu utretts och att styrelsen kommer att medgiva en dylik taxelättnad från och med den 15 oktober 1958.

Länsstyrelsen i Kalmar län, som till sitt yttrande fogat utlåtande från kommunalnämnden i Torsås kommun, framhåller att för närvarande från järnvägsstyrelsens sida bedrivs — icke bara en i och för sig nödvändig rationalisering — utan ett nedläggande än här och än där av s. k. trafiksvaga järnvägar. Det syntes länsstyrelsen vara riktigare att man gjorde en mer preciserad målsättning för statens järnvägars verksamhet, att man finge fram en allmän generalplan för transportväsendets utveckling i av rationaliseringsåtgärder berörda bygder, samt att man finge fram riktlinjer för ersättningstrafikens ordnande. Länsstyrelsen anför vidare följande.

För dessa bygder är det ett vitalt intresse att vid en nedläggning något annat kommer i stället, nämligen förbättrade landsvägar och en sådan taxesättning att fraktkostnaderna icke i någon väsentlig mån överstiger de för järnvägstransporter gällande. En väsentlig förutsättning för ekonomisk verksamhet i dessa bygder undanryckes eljest. Beträffande den nu ifrågavarande bandelen får länsstyrelsen framhålla att persontrafiken nära nog fördubblats, sedan principbeslutet om det svenska järnvägsväsendets enhetliggörande träffades. Vidare bör framhållas att i de två sydligaste kommunerna av Kalmar län — Söderåkra och Torsås — det finnes kronisk arbetslöshet och en konstant befolkningsutflyttning och att det endast med största svårigheter låter sig göras att dit lokalisera industrier och annan verksamhet. Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 4 september 1958 till statsrådet och chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet förklarat sig i sinom tid ha för avsikt att göra framställning om total nedläggning av järnvägstrafiken på bandelen. Trafikomläggningen har sålunda skett jämväl med detta syfte för ögonen. Enligt de lokala trafikanternas åsikt har företrädesvis de mest frekventerade tågen indragits. De statistiska uppgifterna i en blivande utredning om järnvägens nedläggande blir därför lätt missvisande. Frågan hör visserligen icke till det i motionerna debatterade ämnet men bör enligt länsstyrelsens mening redan nu uppmärksammas.

Utgångspunkten för den vidtagna rationaliseringsåtgärden har i övrigt varit att statens järnvägar därigenom skulle uppnå en betydande förbättring av nettoresultatet för bandelen. Man torde emellertid kunna ifrågasätta, om en åtgärd, som innebär besparingar av den storlek det här är fråga om, rimligen samtidigt bör resultera i att trafikanterna tvingas att betala ett högre pris för en transportprestation, som i varje fall icke är av högre standard än den som tidigare lämnades. Till stor del är det här fråga om resande, som för sitt arbete dagligen måste utnyttja kollektiva transportmedel mellan bostadsort och arbetsställe. Man kan icke bortse ifrån att fördyringen — upp till 24 kr i månaden — vid övergång till busstaxa måste betraktas som kännbar för den enskilde. Att månadsbiljetterna på järnväg här i landet icke täcka kostnaderna för denna trafik kan ej vara en hållbar motivering för fördyringen enbart på denna bandel.

För övrigt torde fördyringen av resorna komma att medföra ett trafikbortfall så stort att den kalkylerade rationaliseringsvinsten visar sig vara för optimistiskt beräknad. Länsstyrelsen är övertygad om att detta kommer

att visa sig redan i slutet av detta år, då uppgifter om trafikutfallet torde kunna lämnas av statens järnvägar.

Länsstyrelsen hemställer slutligen att vad i motionerna angivits måtte vinna riksdagens beaktande.

Länsstyrelsen i Blekinge län, som till sitt yttrande fogat utlåtanden från Karlskrona stads industriråd samt Lyckeby, Ramdala och Jämjö kommuner, erinrar om den kraftiga standardsänkning den av statens järnvägar verkställda trafikomläggningen medfört för resenärerna. Härtill komme emellertid, att bussresorna medförde betydligt högre kostnader för de resande. Industrirådet i Karlskrona hade sålunda upplyst, att månadsbiljett gällande för obegränsat antal tågresor å sträckan Fågelmara—Karlskrona betingade ett pris av 48 kronor. Motsvarande biljett gällande för resa med landsvägsbuss kostade nu 70 kronor. Såsom Jämjö trafikkommitté påpekat kunde obekväma resor och höjda reskostnader föranleda, att personer bosatta på landsbygden med arbete i staden sökte sig bostad intill arbetsplatsen, även om många helst skulle vilja bo kvar på landsbygden. Enär en stor del av de i Karlskrona yrkesverksamma vore bosatta i den trakt, som betjänades av Torsåsjärnvägen, syntes de framförda farhågorna böra tillmätas stor betydelse. En forcerad inflyttning till staden skulle medföra en kraftig minskning av skatteunderlaget i de berörda landskommunerna och ökade bostadsproblem i staden. Mot denna bakgrund syntes de av motionärerna framförda kraven vara ur allmän synpunkt berättigade.

Länsstyrelsen anför vidare följande.

Härutöver vill länsstyrelsen framhålla, att det för närvarande pågår en omställning av näringslivet i östra Blekinge. De indragningsåtgärder, som nu vidtagits, medföra emellertid att bygdens framtid ter sig än mer oviss för dess befolkning. Sålunda motverkas strävandena att stimulera utvecklingen av ett differentierat näringsliv inom denna del av länet. Länsstyrelsen vill vidare med skärpa framhålla, att länsstyrelsen icke delar den av järnvägsstyrelsen framförda uppfattningen, att vid järnvägsnedläggelse som kompensation åt trafikanterna endast den landsväg som löper parallellt med järnvägen behöver sättas i förstklassigt skick.

Från ömse sidor av järnvägen kan bygdens folk — så länge tillfredsställande järnvägstrafik finns kvar — taga sig ner till järnvägsstationerna på mindre tillfredsställande vägar. Skälet för en nedläggning torde vara den alltmer ökade konkurrensen från bilarna. Nedlägges järnvägar måste å andra sidan bilbeståndet komma att ytterligare öka, då de som bo kvar säkerligen på så sätt försöka förbättra sina kommunikationsvillkor. Om tillfartsvägarna till riksväg 4 då äro av undermålig beskaffenhet torde ett sådant förhållande komma att ytterligare avfolka denna landsbygd. Man får vidare icke se bort från det förhållandet, att tätorter uppstått i anslutning till järnvägsstationerna och att dessa tätorter blivit centra för bygdens näringsliv. Därest järnvägen nedlägges, förlora tätorterna sin ekonomiska ryggrad. Utvecklingen av näringslivet i bygden blir i fortsättningen betingad av möjligheterna att kompensera bortfallet av järnvägstrafiken genom utbyggnad av ett vägnät med ett flertal anknytningar till länets huvudpulsåder, riksväg 4. Länsstyrelsen hyser därför den bestämda uppfattningen, att indragningsåtgärder av den typ, varom här är fråga, ej få vidtagas, förrän hela landsvägsnätet i berört område upprustats.

Utskottet. De trafikomläggningar som från och med den 1 juni 1958 vidtagits i det område som betjänas av järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara borde enligt motionärerna ha anstått i avvaktan på resultatet av pågående utredningar rörande den framtida gestaltningen av banan. Under hänvisning främst till de nackdelar omläggningen medfört för trafikanterna i form av dyrare och obekvämare resor hemställes därför bl. a. om ett uttalande från riksdagens sida, syftande till i första hand att trafik med rälsbuss — i stället för landsvägsbuss — återinföres å nämnda bana och i andra hand att järnvägstaxan tillämpas för resor med de bussturer som ersätter de indragna tåglägenheterna å sträckan mellan Torsås och Karlskrona. Som ytterligare motiv härför har anförts, att omläggningen icke vore föranledd av någon nedgång i trafiken utan av andra skäl och ej heller skulle medföra resultatförbättring av åsyftad storleksordning.

Länsstyrelserna i Kalmar och Blekinge län, vilka i sina yttranden över motionerna i stort sett anslutit sig till motionärernas synpunkter, har särskilt understrukit vikten av att vid inskränkningar i järnvägsdriften behövligen ersättningsförbindelser ordnas i god tid samt därvid aktualiserade taxefrågor får en godtagbar lösning. Järnvägsstyrelsen åter förklarar de genomförda omläggningarna vara helt betingade av de strukturförändringar vilka inträtt i bandelens trafik och vilka lett till att bandelens ekonomi fortgående försämrats. Under hänvisning till sin plikt att vidtaga i anledning härav erforderliga åtgärder förklarar styrelsen vidare den lösning som tillgripits innebära, att kostnaderna i möjligaste mån nedbringats medan trafikförsörjningen likväl ordnats på ett tillfredsställande sätt.

Utskottet vill för sin del i anledning av motionärernas yrkanden till en början erinra om att riksdagen numera (rskr nr B 74; SU nr B 6, p. 3) beslutat att till Driftbidrag för statens järnvägar för budgetåret 1958/59 anvisa ett anslag av 100 milj. kronor såsom kompensation för sådana företagsekonomiskt icke motiverade prestationer som SJ har att utföra, varmed främst avses trafikförpliktelserna på de trafiksvaga järnvägslinjerna. Bidraget förklarades dock vara att betrakta som ett provisorium och finge icke verka hindrande på en med kraft bedriven och alla delar av SJ:s rörelse omfattande rationaliseringsverksamhet. Det vikande trafikunderlaget kunde därvid befinnas nödvändiggöra omläggning av och inskränkning i tågförbindelser, indragning av stationer samt nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar.

Utskottet vill dock understryka att härmed sammanhängande frågor enligt samma uttalande icke borde ses enbart ur järnvägsekonomiska synpunkter utan även bedömas ur sociala, kulturella och näringspolitiska aspekter. I den mån nedläggningsåtgärder bleve nödvändiga framstode det vidare som synnerligen angeläget, att avvecklingen skedde planmässigt och på ett sådant sätt att behövligen ersättningsförbindelser kunde ordnas i tid.

Vad beträffar de av järnvägsstyrelsen i nu förevarande fall vidtagna åtgärderna anser sig utskottet — även om delade meningar kan råda om lämpligheten av deras insättande redan vid den tidpunkt som nu skett —

icke kunna förorda någon åtgärd från riksdagens sida i det av motionärerna angivna syftet. Som ytterligare skäl härför kan åberopas att såväl frågan om återinförande av rälsbusstrafik som taxesättningen i första hand synes böra prövas av Kungl. Maj:t. Då enligt vad utskottet erfarit en särskild framställning i ämnet gjorts från vederbörande lokalintressenters sida, torde en sådan prövning också komma till stånd.

Vidkommande slutligen motionärernas yrkande om tillämpande av samma biljettpris för resa mellan Kalmar och Karlskrona över Emmaboda som över Torsås torde detta icke påkalla någon vidare åtgärd, då såsom av järnvägsstyrelsens yttrande framgår sådan taxelättnad avsetts skola medgivnas från och med den 15 oktober 1958.

Under hänvisning till vad sålunda anförts får utskottet hemställa, att motionerna I: B 132 och II: B 199 icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 18 november 1958

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Einar Persson, fröken Andersson, herrar Birger Andersson, Boman, Thun, Bergman, Rikard Svensson, Söderberg, Axel Johannes Andersson, Bertil Petersson, Nils Theodor Larsson, fru Svenson och herr Anders Johansson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Åkerström, Pettersson i Degerfors, Malmborg, Thapper, Staxäng, Persson i Växjö, Ståhl, Gustafsson i Stockholm, Karlsson i Olofström, Nilsson i Göingegården, Hansson i Skegrie, Andreasson, Hansson i Önnarp och Gustafsson i Skellefteå.