

Nr 226

Av herrar **Mannerskantz** och **Sveningsson**, i anledning av *Kungl. Maj:ts framställning om Driftbidrag till statens järnvägar.*

Under hela efterkrigstiden har det rått stark utveckling på kommunikationsväsendets område från järnvägstrafik till landsvägstrafik. Orsaken härtill har varit såväl det starkt ökade antalet personbilar som näringslivets allt starkare krav på service i form av transporter från dörr till dörr. Resultatet av denna utveckling har blivit en betydande nedgång i fråga om både person- och godstrafik på järnväg.

I denna situation nödgas statens järnvägar utöver rationaliseringsåtgärder beträffande såväl organisation som arbetsmetoder vidtaga förändringar i fråga om järnvägsnätets omfattning. Utredningar har nämligen visat att ett betydande antal bandelar — speciellt smalspåriga — är förlustbringande. Vissa av dessa kan genom omläggning till normal spårbredd göras lönande, medan andra måste nedläggas.

Uppenbart är, att det för den utmed dessa senare bandelar bofasta befolkningen med företag och stationssamhällen måste innebära betydande olägenheter om järnvägen lägges ned. Man torde emellertid kunna tolka 1939 års riksdagsbeslut så, att staten åtagit sig att sörja för att i de fall, då ett nedläggande av viss bandel av ekonomiska skäl nödvändiggöres, den berörda bygden erhåller fullgod ersättning i form av andra trafikmedel, vartill i första hand erfordras god väg.

Viss planläggning härför har väl redan kommit till stånd. Emellertid synes det som om en under respektive länsstyrelses överinseende mera systematisk synkronisering av järnvägsnedläggning och ersättningsbyggande än vad hittills skett skulle i hög grad kunna minska de olägenheter som nedläggandet av en järnväg otvivelaktigt innebär för en bygd.

Genom de på grund av arbetslösheten ökade anslagen till vägbyggnader, som föreslås under VI huvudtiteln, öppnas möjligheter att snabbare än man tidigare kunnat utgå ifrån få ersättningsvägar byggda under förutsättning att man systematiskt inriktar sig därpå. Då det synes orealistiskt att under längre tid bibehålla alltför oräntabla järnvägar med ty åtföljande förluster för SJ och hela folkhushållet, synes det vara ur allmän synpunkt klokt och ur berörda bygders synpunkt minst ofördelaktigt att nu begagna de möjligheter som sålunda yppats. Snabbhet i samordnandet är emellertid då av nöden. Ät länsstyrelserna torde uppdragas att speciellt svara härför.

Sker så torde man kunna räkna med att redan under det kommande budgetåret vissa bandelar kan komma att nedläggas, särskilt sådana där ersättningsväg lämpligen kan byggas med användande av järnvägsbanken. Eftersom varje nedläggande av en förlustbringande bandel direkt påverkar statens järnvägars driftresultat, som i övrigt anses komma att gå jämnt ihop under nästa budgetår, torde det för nästkommande budgetår beräknade driftbidraget kunna nedskäras med ett motsvarande belopp. Ersättningen till SJ torde därför böra omprövas efter hand som underskotts-järnvägar nedlägges. Efter den nyligen avslutade taxeutredningen kan man räkna med vissa taxehöjningar, vilka speciellt torde träffa närtrafiken. I anledning härav beräknas statens järnvägar få ökade inkomster.

På grund av såväl ökade inkomster för statens järnvägar som minskat antal förlustbringande bandelar beräknar vi att statens järnvägars behov av driftbidrag kommer att sjunka med 15 milj. kronor.

Med stöd av det ovan anförda hemställer vi,

att riksdagen måtte

a) uttala att åtgärder bör vidtagas för att en ökad andel av vägbyggnadsanslaget avses för ersättningsbyggande i samband med att driften nedlägges på ekonomiskt förlustbringande bandelar, förslagsvis 20 miljoner kronor, och att systematisk planläggning av dessa arbeten snabbt åvägbringas under respektive länsstyrelses överinseende,

b) till Driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1959/60 anvisa ett anslag av 85 000 000 kronor.

Stockholm den 27 januari 1959

Axel Mannerskantz

Ragnar Sveningsson

Nr 227

Av herr **Larsson, Sigfrid, m. fl.**, angående avslag å *Kungl. Maj:ts framställning om anslag till Driftbidrag till statens järnvägar.*

(Lika lydande med motion nr 287 i Andra kammaren)

Stockholm den 27 januari 1959

Sigfrid Larsson

Sven E. Sundin

Georg Carlsson

Gustaf Elofsson