

Nr 978

Av herr Börjesson i Glömminge m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

(Lika lydande med motion nr 808 i Första kammaren)

Nedläggning av järnvägslinje aktualiserar frågan om taxesättningen för den landsvägstrafik, som avses ersätta järnvägstrafiken. Hittills har vid nedläggning av järnväg övergång från genomgående taxeberäkning på järnvägen till snitttaxeberäkning på järnväg—billinje varit regel. Starka skäl av lokaliserings- och i övrigt näringspolitisk natur talar emellertid för att vid nedläggning av järnväg taxemässig samtrafik med bibehållen järnvägstaxa järnväg—bil tillämpas å den landsvägstrafik som ersätter den nedlagda järnvägen. Denna fråga får ses mot bakgrunden av det allmänna taxepolitiska system som förordas i propositionen.

I fråga om statens järnvägars taxor hade 1953 års trafikutredning föreslagit att nuvarande maximitaxor skulle ersättas av ett system med normaltaxor, vilka skulle kunna såväl under- som överskridas vid avgiftsättningen i det enskilda fallet. Avvikelserna från normaltaxorna kunde därvid ha formen av antingen specialtariffer eller separata transportavtal. Även i fråga om de trafiksvaga järnvägslinjerna syntes affärsbanenätets normaltaxor böra tjäna såsom riktlinjer för taxesättningen. Ifrågakommande avvikelser från normaltaxorna borde ha till syfte att minimera behovet av driftbidrag men borde ej gå utöver vad som kunde anses förenligt med ett tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961: 23 s. 241) att sådana ter sig skäligen med hänsyn till taxorna i övriga delar av landet.

Vad angår frågan om taxemässig samtrafik järnväg—bil vid nedläggning av järnväg fann trafikutredningen, att vid det av trafikutredningen förordade trafikpolitiska systemet utrymme icke funnes för en anordning, varigenom på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet skulle tillämpas uteslutande järnvägstaxor och sålunda ej heller för järnvägs- och billinjetrafik gemensamma taxor (se a. a. s. 255). Trafikutredningen ansåg vidare att frågan om tillämpning av järnvägstaxorna i samtrafik med billinjer, vilka ersätter nedlagda järnvägslinjer, inginge såsom en oskiljaktig del av det större problemet om gemensamt införande av järnvägstaxorna på hela det statliga järnvägs- och bilnätet. Frågan borde bedömas från samma utgångspunkter som hela detta problem. På grund därav avvisade trafik-

utredningen därför tillämpningen av järnvägstaxorna på de billinjer som ersätter nedlagda järnvägslinjer (a. a. s. 256).

Departementschefen förklarar sig icke beredd att förordna övergång till det av trafikutredningen föreslagna systemet med normaltaxor. Motiveringen härför är främst det inom affärsverksutredningen pågående arbetet och även den diskussion rörande taxesättningsprincipen som pågår i internationella sammanhang.

Vad beträffar de trafiksvaga järnvägarna förklarar departementschefen att kravet på fullt kostnadsanpassade transportavgifter saknar mening, när det gäller av allmänna skäl upprätthållen, olönsam trafik. Här måste avgifterna i stället anpassas efter vad som ter sig skäligt i förhållande till övriga inom landet tillämpade taxor för liknande transportprestationer (prop. s. 59).

På grund av det av departementschefen sålunda gjorda uttalandet torde få förutsättas att en i tid och rum enhetlig statsbanetaxa även i fortsättningen kommer att tillämpas över hela linjenätet, alltså både å de trafikstarka och å de trafiksvaga järnvägarna.

Vad angår taxesättningen å de bil- och busslinjer som ersätter nedlagda järnvägar anför departementschefen (prop. s. 155):

De orter som berörs av en järnvägsnedläggning förlorar förmånen av den genomgående, degressiva fraktberäkning, som tillämpas på järnvägsnätet. Vid hittills genomförda nedläggningar har detta visat sig medföra kraftiga ökningar av styckegodsavgifterna, som kunnat leda till kännbara verkningar främst för en del industriföretag. För mera långväga styckegods transporter har sålunda med normala taxor uppkommit ökningar på upp till 30—40 procent. Trafikutredningen har studerat frågan om taxemässig samordning av järnvägs- och biltrafik och därvid avvisat tanken på genomgående fraktberäkning enligt järnvägstaxa men uttalat sig för vissa övergångsåtgärder i samband med nedläggning av järnväg. Bl. a. genom av järnvägsstyrelsen beslutade temporära nedsättningar av billinjeavgifterna i styckegodssamtrafiken och genom speciella fraktavtal har det i praktiken blivit möjligt att genomföra en successiv anpassning till det förändrade taxeläget och järnvägsstyrelsen torde även i fortsättningen tillse att man inte genom plötsligt genomförda, kännbara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på de orter, som berörs av hittills och framdeles beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg.

Genom det sålunda gjorda uttalandet får departementschefen anses ha avvisat kravet på taxemässig samtrafik enligt järnvägstaxa vid nedläggning av järnväg. I anledning härav må erinras om att, då trafikutredningen avvisat systemet med tillämpning av järnvägstaxorna på de billinjer som ersätter nedlagda järnvägslinjer, trafikutredningen gjort det av det skälet att vid det av trafikutredningen förordade trafikpolitiska systemet utrym-

me icke funnes för en anordning med taxemässig samtrafik bil—järnväg. I det av trafikutredningen förordade trafikpolitiska systemet utgjorde emellertid förslaget om normaltaxa en integrerande del. Då departementschefen avvisat trafikutredningens förslag i denna del, brister en väsentlig förutsättning för avvisandet av taxemässig samtrafik bil—järnväg vid nedläggning av järnväg.

Förutsättningar för taxemässig samtrafik över hela det svenska järnvägsnätet skapades genom 1939 års principbeslut om det svenska järnvägsnätets enhetliggörande. Före 1939 års principbeslut tillämpade varje särskild järnväg separata taxor. De separata taxorna var i allmänhet högre på de enskilda järnvägarna än på statens järnvägar. Vid samtrafik tillämpades en särskild samtrafiksordning. Däremot förekom icke en enda på genomgående avståndsberäkning uppbyggd taxa. Genom 1939 års principbeslut ändrades emellertid förutsättningarna för det rådande taxesystemet i grund, och statens järnvägars taxa med genomgående, degressiv fraktberekening utsträcktes att gälla på alla järnvägar, som på grund av beslutet kom att införlivas med det svenska statsbanenätet.

Då riksdagen 1939 fattade ett sådant beslut, var riksdagen medveten om att det kunde komma att medföra en statsbaneekonomisk uppoffring, i varje fall såvitt därigenom smalspårnätet kom att omfattas av beslutet. Riksdagen fattade emellertid i fullt medvetande om dessa konsekvenser beslutet för att landets olika delar på järnvägsområdet i fråga om trafikavgifter skulle få lika villkor. Åtskilliga yttranden i kamrarna vid behandlingen av denna fråga vittnar härom.

Statsutskottets ordförande, Råstock, anförde i AK: »Vi har gått så långt i vårt uttalande, att vi ej velat undantaga några andra järnvägar än sådana, som ha ren spårvägskarakter eller eljest, som vi skriva, äro av utpräglat lokal betydelse. Men 'lokal betydelse' får ej i detta sammanhang tagas vare sig alltför snävt eller alltför vitt. Vi ha tänkt oss, att till och med järnvägar, som ligga isolerade inom sådana enstaka landskap som Gotland och Öland, skola få vara med. Vi ha ansett det vara en gärd av rättvisa gentemot dessa provinser, att de också få statens stöd i fråga om sina viktigare kommunikationer.» (1939 AK:s protokoll, anförande nr 31, s. 38.)

Statsrådet Strindlund yttrade i FK: »Annorlunda förhåller det sig givetvis med vissa relativt isolerade järnvägssystem, vilka ofta äro av annan spårvidd än statens järnvägar. Staten kan här icke hoppas på att göra någon förtjänst, men förvärvet genomföres i syfte att lämna utvecklingen inom respektive bygder ett stöd.» (1939, FK:s protokoll, anförande nr 31 s. 56.)

Trafikutredningen har gjort vissa beräkningar angående de ekonomiska konsekvenserna av taxemässig samtrafik. Vid genomförandet av taxemässig samtrafik är det realistiskt att tänka sig dylik taxemässig samtrafik införd mellan, å ena sidan, statens järnvägars järnvägslinjer samt, å andra

sidan, av statens järnvägar (SJ Biltrafik) med dotterföretag (GDG Biltrafik AB och Svenska Lastbil AB) samt av postverket bedriven buss- och lastbilslinjetrafik. Genomförandet av dylik taxemässig samtrafik skulle för persontrafiken medföra en intäktsminskning av högst 3 milj. kronor per år och för styckegodstrafiken 1,3 milj. kronor per år. En tillämpning av järnvägstaxa och genomgående avståndsberäkning för samtrafiken inom det statliga järnvägs- och billinjenätet skulle enligt de sålunda utförda beräkningarna kunna medföra en årlig primär intäktsminskning för de statliga trafikrörelserna av storleksordningen 5 milj. kronor vid järnvägsnätets nuvarande omfattning. Härtill kommer emellertid för framtiden uteblivandet av den intäktsökning som eljest skulle vid oförändrad trafikvolym uppkomma därigenom att vid kommande nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer övergång till snitttaxesystem skedde i fråga om samtrafiken på ersättningsbilslinjerna. Med ledning av en av trafikutredningen verkställd intensivundersökning kan den sålunda uteblivna primära intäktsökningen överslagsvis uppskattas till cirka 5 milj. kronor. Slutligen måste också beaktas merkostnaderna för trafikföretagen i och för samtrafikens administration (a. a. s. 251).

För preciseringen av den omfattning i vilken järnvägsnedläggning från rent järnvägsekonomiska synpunkter kan vara berättigad hänvisar propositionen till utredningar, sammanställda av Association Internationale du Congrès des Chemins de Fer. Dessa har tytt på att i de fall, då järnvägstrafiken understiger 250 000 trafikenheter per bankilometer och år, en nedläggning av trafiken skulle vara företagsekonomiskt motiverad. Det skall bemärkas, att de kalkyler som ligger till grund för den där anförda bedömningen utgår från förutsättningen att trafiken på landsväg ombesörjes med bibehållande av gällande järnvägsavgifter (se Berättelse rörande granskning av Statens Järnvägars räkenskaper och förvaltning under tiden 1/7 1951—30/6 1952, avgiven av därtill av Kungl. Maj:t förordnade överrevisorer, bilaga 0). I utlandet, bl. a. i Frankrike, tillämpas i allmänhet järnvägstaxa på de billinjer som ersätter nedlagda järnvägar. I Frankrike görs det av kommersiella skäl. Mycket tyder på att en tillämpning av taxemässig samtrafik jämväl i Sverige skulle tillföra SJ en intäktsökning, som helt eller delvis skulle kunna uppväga intäktsbortfallet. Systemets tillämpning bör inskränkas till billinjer, som ersätter nedlagda järnvägslinjer.

Problemställningen när det gäller införande av järnvägstaxorna på billinjer, som ersätter nedlagda järnvägar, är i och för sig icke komplicerad. I princip synes kompensation för den intäktsminskning som det eventuella genomförandet av taxemässig samtrafik bil—järnväg skulle medföra ävenledes bära lämnas genom särskild ersättning för utförandet av olönsam trafik (a. a. s. 254—255).

Med hänvisning till vad sålunda anförts hemställes,
att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t
hemställa, att vid hittills och framdeles beslutade ned-
läggningar av järnväg taxemässig samtrafik med tillämp-
ning av järnvägstaxa tills vidare bibehålles i avseende å
den landsvägstrafik som ersätter den nedlagda järnvägen.

Stockholm den 12 november 1963

Fritz Börjesson
i Glömminge

Einar Hægglom

Eric W. Johansson

Anders Dahlgren

Mac P. Hamrin

Nils Fridolfsson

Arne Magnusson
i Nennesholm

Tekla Torbrink