

Nr 191

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.; given Stockholms slott den 18 oktober 1963.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag,

dels inhämta riksdagens yttrande över härvid fogade förslag till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.,

dels bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över de av föredragande departementschefen förordade allmänna riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och de frågor i övrigt, beträffande vilka departementschefen hemställt om riksdagens yttrande,

dels ock föreslå riksdagen att bifalla de övriga förslag, om vilkas avlåtan-
de till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

BERTIL

Gösta Skoglund

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringar, som f. n. gäller på transportmarknaden, skall i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren bör i princip svara för sina kostnader och förutsättningar även i övrigt skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket är av betydelse för att nå en samhälls-ekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

För att få en mjuk övergång till det nya systemet har reformåtgärderna samordnats i ett handlingsprogram uppdelat i tre etapper. Den första etappen avses skola genomföras den 1 juli 1964 och den andra den 1 juli 1966. Riktpunkten för genomförandet av den tredje reformetappen skall vara den 1 juli 1968. En särskild delegation med representanter för bl. a. transport-
1 — Bihang till riksdagens protokoll 1963. 1 saml. Nr 191

konsumenter och trafikutövare skall tillsättas för att följa upp genomförandet av handlingsprogrammet.

I den första reformetappen föreslås i fråga om godstrafiken på landsväg att gällande regleringssystem skall uppmjukas huvudsakligen genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. Normerande vid tillståndsgivningen skall vara en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran. Dessutom föreslås vissa transporter skola helt undantagas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning. I den andra reformetappen avses restriktiviteten i tillståndsgivningen bli ytterligare mildrad. Vidare skall bl. a. tillstånd till transporter med lättare lastbilar, vissa specialbilar m. m. kunna meddelas utan behovsprövning. I den tredje reformetappen torde all behovsprövning för godstransporter på landsväg kunna slopas.

I fråga om persontrafiken på landsväg föreslås bl. a. att samåkning i vanliga personbilar till och från arbetsplatser och skolor helt undantages från tillståndstvång. Det ersättningssystem som sedan några år tillämpas för icke lönsam enskild eller kommunal busslinjetrafik på landsbygden utvidgas — för att skapa en likvärdig trafikservice inom olika bygder — till att gälla även sådan trafik, som bedrivs av staten och statsägda bolag.

Av avgörande betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning är att järnvägarna befrias från olika ekonomiskt belastande förpliktelser. I den mån dylika förpliktelser alltjämt kommer att kvarstå bör ersättning utgå som helt täcker därigenom uppkommande kostnader. I propositionen föreslås därför bl. a. grunder för ersättningen till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Denna ersättning som populärt uttryckt utgör ett slags »kollektivbiljett» för resor och transporter som staten köper av SJ på de trafiksvaga linjerna, föreslås skola utgå fr. o. m. första reformetappen.

I propositionen föreslås vissa riktlinjer för trafikinvesteringarna och olika förslag framlägges för att främja en rationell samordning av dessa investeringar i syfte att därmed skapa ett transportsystem, där de olika trafik-anläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. En speciell sakkunnigutredning skall tillsättas för att göra en översyn av 1957 års vägplan, därvid behovet av en samordning mellan trafikledsbyggandet i städerna och vägutbyggnaden på landsbygden skall särskilt beaktas. För SJ:s del förutsättes en fortsatt koncentration av verksamheten genom nedläggningen av trafiksvaga järnvägslinjer och samtidigt härmed en upprustning av för framtiden bestående järnvägslinjer. För medverkan till en lösning av de speciella problem, som sammanhänger med den kollektiva närtrafiken i Stor-Stockholm, skall en statlig förhandlings- och utredningsman tillsättas. Vidare behandlas investeringsverksamheten inom sjöfarten och luftfarten.

Slutligen aviseras i propositionen en utredning rörande den transportekonomiska och trafiktekniska forskningen.

Förslag

till

Förordning

om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.

Härigenom förordnas, att 1, 2, 5, 11 och 12 §§, 23 § 1 mom., 29 § 1 mom., 32 § 1, 2, 3 och 6 mom. samt 41 § förordningen den 25 oktober 1940 angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.¹ skola erhålla ändrad lydelse på sätt nedan angives.

*(Nuvarande lydelse)**(Föreslagen lydelse)*

1 §.

Med yrkesmässig — — — — — nedan stadgas.

Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å motorcykel och traktortåg.

Vad om automobil är i denna förordning stadgat skall i tillämpliga delar gälla jämväl i avseende å traktortåg.

2 §.

Från tillämpning — — — — — förordning undantagas:

1) transporter med — — — — — eller sjukvårdsanstalt;

2) transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter eller betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri;

2) befordran vid färd med personautomobil till eller från egen arbetsplats av högst fyra passagerare på väg till eller från arbetsplats, därvid med arbetsplats likställes skola eller annan lokal för undervisning;

3) transporter av mjölk, mjölkprodukter och ägg;

4) transporter till förädlingsindustri av sockerbeter, potatis, grönsaker, frukt och bär samt från sådan industri av betmassa, betfor, melass, slankalk, pulpa, drank och kokt foderpotatis, ävensom transporter till slakteri av slaktdjur;

¹ Senaste lydelse av 2 § se 1958:226; av 5 §, 29 § 1 mom. och 41 § se 1951:653; av 11 § se 1957:474; av 12 § se 1948:406; av 32 § 3 mom. se 1948:755; samt av 32 § 6 mom. se 1954:206.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

3) transporter med sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger;

5) transporter av snö och is i samband med snöröjning ävensom transporter, vilka uteslutande avse renhållningen;

6) transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget ej framföres längre vägsträcka än 15 kilometer;

4) transporter avseende uteslutande bärgning och bogsering av skadade fordon med automobil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

7) transporter avseende uteslutande bärgning och bogsering av fordon med automobil, som är särskilt inrättad för dylikt ändamål (bärgningsbil).

Därest beträffande — — — — — därtill förordnat.

5 §.

Yrkesmässig trafik — — — — — tillstånd (*trafiktillstånd*).

Trafiktillstånd skall — — — — — släpfordon befordras.

Släpfordon, som — — — — — yrkesmässig trafik.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 4 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd att bedriva linjetrafik å vägsträcka, som är belägen i mer än ett län, eller mellan orter inom skilda län eller att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden.

Tillstånd att — — — — — i staden.

I övriga — — — — — skall förläggas.

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

11 §.

Utan hinder — — — — — avser tillstånd
 att uteslutande — — — — — från skola,
 att vid färd med personautomobil att medtaga passagerare vid färd
 till och från egen arbetsplats med- med personautomobil för egen räk-
 taga uteslutande andra personer på ning,
 väg till och från arbetsplats,
 att med — — — — — viss vägsträcka,
 att för — — — — — eller godsbefordran,
 att i — — — — — eller personautomobil,
 att utbyta lastautomobil eller släp- att utbyta lastautomobil eller släp-
 fordon, såvitt därigenom den största fordon, såvitt därigenom den största
 sammanlagda last, som enligt gäl- sammanlagda last, som enligt gäl-
 lande trafiktillstånd må medföras å lande trafiktillstånd må medföras å
 fordonen, icke höjes till mer än två fordonen, icke höjes till mer än två
 och ett halvt ton eller eljest med mer och ett halvt ton eller eljest med
 än femton procent, eller mer än femton procent,
 att jämlikt 20 § i linjetrafik för att jämlikt 20 § i linjetrafik för
 personbefordran medföra högst fem- personbefordran medföra högst fem-
 hundra kilogram gods eller i dylik hundra kilogram gods eller i dylik
 trafik använda släpfordon för gods- trafik använda släpfordon för gods-
 befordran, vars maximilast icke över- befordran, vars maximilast icke över-
 stiger femhundra kilogram. stiger femhundra kilogram, eller

att utföra transporter i fall som
 sägs i 12 § andra stycket.

*Tillstånd att vid färd med person-
 automobil till och från egen arbets-
 plats medtaga uteslutande andra per-
 soner på väg till och från arbetsplats
 må, om och i den mån den tillstånds-
 beviljande myndigheten prövar an-
 ledning därtill föreligga, förklaras
 gälla utan skyldighet att iakttaga
 stadgandena i 25 § 1 mom. och 27 §.
 Under enahanda förutsättning må
 ock tillstånd att för en tid av högst
 sex månader bedriva beställningstra-
 fik för godsbefordran eller att för
 samma tid öka antalet automobiler i
 dylik trafik förklaras gälla utan
 skyldighet att iakttaga stadgandena
 i 27 §.*

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

12 §.

Trafiktillstånd må — — — — — övrigt lämplig.

Prövning av trafikens behövlighet skall ej ske, då ansökan om trafiktillstånd avser

1) rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximalast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximalast ej överstiger 8 000 kilogram;

2) rätt att, i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje, transportera fyllnads- och returgoods.

Trafiktillstånd må — — — — — befinnes lämplig.

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga föreskrift om skyldighet att driva sam-

Tillståndet skall ställas å viss fysisk eller juridisk person samt upptaga de villkor och bestämmelser, som prövas nödiga. Tillstånd till beställningstrafik *i andra fall än som avses i andra stycket 1)* må dock meddelas juridisk person allenast om särskilda skäl därtill äro. Därest förhållandena därtill föranleda, bör tillståndet begränsas att omfatta vissa slag av transporter eller viss kortare tid. Beträffande linjetrafik skall, såvida ej särskilda omständigheter till annat föranleda, föreskrivas, att trafiken skall framgå å viss vägsträcka. Tillstånd till linjetrafik bör i erforderlig utsträckning upptaga före-

(Nuvarande lydelse)

trafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

(Föreslagen lydelse)

skrift om skyldighet att driva samtrafik med anslutande järnvägs-, spårvägs- eller sjötrafikföretag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Tillstånd att medtaga passagerare vid färd med personautomobil för egen räkning må, därest ej särskilda omständigheter annat föranleda, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 23, 25, 27 och 29 §§.

Tillstånd att för en tid av högst sex månader bedriva beställningstrafik för godsbefordran eller att för samma tid öka antalet automobiler i dylik trafik må, därest anledning föreligger därtill, förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga stadgandena i 27 §.

23 §.

1 mom. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

- a) att befordringen ————— författningar förbjuden,
- b) att befordringen ————— yrkesmässig trafik,
- c) att befordringen ————— förmått avvärja,
- d) att i ————— annat föreskrivit,
- e) att eljest ————— för handen.

Myndighet, som ————— stadgad körskyldighet.

Har i ————— å automobilen.

1 mom. Innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är, utom då tillståndet avser rätt som sägs i 12 § andra stycket 1), skyldig att mot ersättning enligt fastställd taxa samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i denna förordning eller med stöd av densamma meddelats, ombesörja befordran av personer eller gods under förutsättning,

(Nuvarande lydelse)

(Föreslagen lydelse)

29 §.

1 mom. Utövare av — — — — — meddelat trafiktillståndet.

Vad nu sagts skall icke gälla, då tillståndet avser rätt som sägs i 12 § andra stycket 1).

32 §.

1 mom. Yrkesmässig uthyrning — — — — — skall drivas.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom. i tillämpliga delar gälla. *Skylldighet att uppgiva antalet automobiler skall dock ej föreligga i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.*

2 mom. Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives.

2 mom. Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives, *dock att infordrande av yttranden må inskränkas eller underlätas i fall som sägs i 3 mom. andra stycket.*

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Vad i 12 § tredje stycket samt 16 §, 17 § och 18 § 1 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma.

Prövning av rörelsens behövlighet skall ej ske, då ansökan avser tillstånd till uthyrning av personautomobil eller av lastautomobil, vars totalvikt ej överstiger 3 500 kilogram.

Vad i 12 § fjärde stycket samt 16 §, 17 § och 18 § 1 mom. är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan — — — — — ej överklagas.

Innefattar beslut — — — — — vederbörande polismyndighet.

Beslut om — — — — — med beslutet.

(Nuvarande lydelse)

6 mom. Automobil må icke i ut-
hyrningsrörelse tillhandahållas an-
nan person såsom förare än den, som
styrker sig innehava gällande kör-
kort för automobil och hava uppnått
21 års ålder; dock må sådan cykel
med hjälpmotor, för vilken registre-
ringsplikt icke föreligger, tillhand-
hållas förare utan hinder av att den
icke innehar körkort.

Förhyrd automobil må icke föras
av någon, som icke fyllt 21 år.

Annorstädes än — — — — — anlitad person.

(Föreslagen lydelse)

6 mom. Automobil må icke i ut-
hyrningsrörelse tillhandahållas an-
nan person såsom förare än den, som
styrker sig innehava gällande kör-
kort för automobil och, då fråga är
om lastautomobil, vars totalvikt
överstiger 3 500 kilogram, eller om-
nibus, visar sig hava uppnått 21 års
ålder.

Förhyrd lastautomobil, vars total-
vikt överstiger 3 500 kilogram, och
förhyrd omnibus må icke föras av
någon, som icke fyllt 21 år.

41 §.

Uttrycken *automobil*, *personauto-
mobil*, *omnibus*, *lastautomobil*, *mo-
torcykel*, *traktor*, *släpfordon*, *maxi-
milast* och *hemort* användas i denna
förordning i samma bemärkelse som
motsvarande beteckningar i vägtra-
fikförordningen.

Med *traktortåg* — — — — — tillkopplat släpfordon.

Med *polismyndighet* — — — — — i orten.

Den befattning — — — — — tillkomma poliskammaren.

Uttrycken *väg*, *automobil*, *person-
automobil*, *omnibus*, *lastautomobil*,
traktor, *släpfordon*, *maximilast*, *to-
talvikt* och *hemort* användas i denna
förordning i samma bemärkelse som
motsvarande beteckningar i vägtra-
fikförordningen.

Denna förordning träder i kraft den 1 juli 1964 men skall äga giltighet re-
dan dessförinnan med avseende på åtgärder som erfordras för tillämpningen
därefter.

De äldre bestämmelserna skola alltjämt äga tillämpning beträffande för-
hållanden, som hänföra sig till tiden före ikraftträdandet av denna förord-
ning.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Kungl. Höghet Regenten, Hertigen av Halland, i
statsrådet å Stockholms slott den 18 oktober 1963.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena NILSSON, statsråden STRÄNG, ANDERSSON, LINDSTRÖM, LANGE, KLING, SKOGLUND, EDENMAN, JOHANSSON, AF GEIJERSTAM, HERMANSSON, HOLMQVIST, ASPLING.

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Skoglund anmäler — efter gemensam beredning med statsrådets övriga ledamöter — fråga om *riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.* och anför därvid följande.

I. Inledning

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 juni 1953 uppdrog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson, den 18 juni samma år åt särskilda utredningsmän att inom departementet verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken. Utredningen borde företaga en prövning av hela det trafikpolitiska problemet och därvid söka komma fram till en avvägning, som möjliggjorde en ändamålsenlig användning och samordning av de skilda transportmedlen. Målet borde vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medgav företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten.

Utredningen, som antagit benämningen 1953 års trafikutredning, har den 9 maj 1961 avgivit betänkandet *Svensk Trafikpolitik I* med förslag till riktlinjer för den statliga trafikpolitiken (SOU 1961: 23) jämte därtill hörande bilagor *Svensk Trafikpolitik II* (SOU 1961: 24).

Vid avgivandet av detta betänkande bestod utredningen av generaldirektören E. O. H. Grafström, tillika ordförande, ledamoten av riksdagens andra kammare, åkeriägaren P. E. Asp, dåvarande kanslirådet, direktören B. O. Dillén, tillika huvudsekreterare, statssekreteraren N. J. Hörjel, ledamoten av riksdagens andra kammare, direktören G. N. Kollberg, filosofie doktorn R. A. Meidner, ledamoten av riksdagens första kammare, bankofullmäktige R. V. Persson, dåvarande ledamoten av riksdagens första kammare, häradsdomaren P. O. Pålsson, ekonomidirektören E. A. Sjöberg samt bruksdisponenten K. Hj. Åselius.

Efter remissbehandling av nämnda betänkande har utredningen den 27 juni 1962 avgivit betänkandet *Svensk Trafikpolitik III* med förslag till plan för liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken m. m. (SOU 1962: 35). Före avgivandet av detta betänkande hade Meidner erhållit entledigande från sitt ledamotskap och agronomie licentiaten C.-E. T. Odhner förordnats att i hans ställe vara ledamot av utredningen.

Över trafikutredningens betänkanden I—III har *yttranden* inhämtats från följande myndigheter och organisationer: chefen för försvarsstaben, arbetarskyddsstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen, civilförsvarsstyrelsen, generalpoststyrelsen, järnvägsstyrelsen, järnvägsrådet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, sjöfartsstyrelsen, statens biltrafiknämnd, statens trafiksäkerhetsråd, statskontoret, statistiska centralbyrån¹, rikskreditverket, domänstyrelsen, lantbruksstyrelsen, skogsstyrelsen, statens jordbruksnämnd, kommerskollegium, överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap, näringsfrihetsrådet, statens pris- och kartellnämnd, överståthållarämbetet, samtliga länsstyrelser, statspolisintendenten, Svenska stadsförbundet¹, Svenska landskommunernas förbund, Sveriges allmänna sjöfartsförening¹, Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande, Landsorganisationen i Sverige, Svenska järnvägsföreningen, Folkrorelsernas motorförbund¹, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Handelsanställdas förbund, Kooperativa förbundet¹, Riksförbundet Landsbygdens folk, Statstjänstemännens riksförbund², Svenska järnvägsmannaförbundet, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska lokaltrafikföreningen, Svenska mejeriernas riksförening u. p. a., Svenska omnibusägareförbundet, Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet, Svenska transportarbetareförbundet, Sveriges biluthyrarens riksförbund¹, Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm, kommittén för näringslivets lokalisering, 1959 års flygutredning, Skogsbrukets motortransportkommitté, Scandinavian Airlines System¹ samt Linjeflyg aktiebolag.¹ Härjämte har Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation och Sveriges lantbruksförbund (näringsorganisationerna) samt Kungl. automobil klubben, Motorbranschens riksförbund, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet, Svenska omnibusägareförbundet och Svenska vägföreningen (motororganisationerna) avgivit gemensamma yttranden över betänkandena I—II. I näringsorganisationernas gemensamma yttrande över betänkande III har även Handelskammarens nämnd och Skogsbrukets motortransportkommitté deltagit. I motororganisationernas gemensamma yttrande över betänkande III har Kungl. automobil klubben, Motormännens riksförbund och Motorförarnas helnykterhetsförbund deltagit. Vidare har i ärendet inkommit vissa skrivelser.

¹ Har endast avgivit yttrande över betänkandena I—II.

² Har endast avgivit yttrande över betänkande III.

I detta sammanhang vill jag även anmäla att jag den 30 september 1960 med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande tillkallat generaldirektören G. E. Vahlberg, tillika ordförande, ledamöterna av riksdagens andra kammare, lantbrukaren J. M. Antonsson och plåtslagaren H. V. Bengtsson, ledamoten av riksdagens första kammare, socialvårdsassistenten P. Jacobsson, ledamoten av riksdagens andra kammare, ombudsmannen N. R. Johansson, hovrättsrådet, numera regeringsrådet A. H. V. Körlof samt ledamoten av riksdagens andra kammare — numera andre vice talmannen — godsägaren, greve T. G. A. von Seth, att såsom sakkunniga verkställa översyn av väglagstiftningen. De sakkunniga, vilka antagit benämningen 1960 års vägsakkunniga, har den 25 april 1962 avlämnat delbetänkandet *Avgiftsbelagda trafikanläggningar* (SOU 1962: 26).

Över detta betänkande har *yttranden* avgivits av arbetsmarknadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, riksrevisionsverket, samtliga länsstyrelser, Svenska stadsförbundet, Svenska landskommunernas förbund, Sveriges lantbruksförbund, Tjänstemännens centralorganisation, Landsorganisationen i Sverige, Länsvägnämndernas förbund och Riksförbundet Landsbygdens folk. Vidare har gemensamt yttrande avgivits av Handelskamrarnas nämnd, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund, Sveriges industriförbund, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Sveriges lantbruksförbund och Skogsbrukets motortransportkommitté (näringsorganisationerna). Gemensamt yttrande har ävenledes avgivits av Kungl. automobil klubben, Motorförarnas helnykterhetsförbund, Motormännens riksförbund, Svenska droskbilägareförbundet, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Svenska omnibusägareförbundet (motororganisationerna).

Jag anhåller nu att till behandling få taga upp frågan om riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken och därmed sammanhängande spörsmål även som frågan om avgiftsbelagda trafikanläggningar.

II. Allmänna riktlinjer för trafikpolitiken

Trafikutredningen

Läget på transportmarknaden

Såsom bakgrund till bedömningen av mål och medel för den statliga trafikpolitiken har trafikutredningen redovisat den aktuella trafiksituationen inom olika trafikgrenar samt de tecken på bristande trafikekonomisk balans som kommit till synes.

Järnvägarnas naturliga monopolställning fram till bilismens genombrott medförde att deras verksamhet i många avseenden underkastades särskild statlig kontroll och att de fick särskilda skyldigheter. Den ekonomiska målsättningen har varierat men har för SJ hittills i stort sett varit att taxorna skall sättas så, att det ekonomiska utfallet ger utrymme för såväl erforderliga avskrivningar för förnyelse av materiel och anläggningar som förräntning av det bokförda statskapitalet. Vidare har järnvägarna ålagts att hålla i tid och rum enhetliga taxor. Monopolställningen har sålunda föranlett statligt inflytande på taxesättningen. Nedläggning av driften på icke lönsamma järnvägslinjer fick ske endast med särskilt medgivande av Kungl. Maj:t. Dessa och övriga för järnvägarna gällande förpliktelser härledde sig, åtminstone för SJ:s del, ur statsmakternas önskemål att via järnvägarna öva inflytande på den ekonomiska och näringspolitiska utvecklingen i landet. Monopolet gav möjlighet att bygga upp järnvägstaxorna på sådant sätt, att transportavgifterna på vissa järnvägslinjer och för visst gods betydligt översteg driftkostnaderna, varigenom de av staten pålagda ej företagsmässigt motiverade förpliktelserna kunde fullgöras utan finansiell hjälp från statens sida.

Upphör det naturliga monopolet utan att ersättas av ett på regleringsåtgärder uppbyggt monopol, försvinner förutsättningarna att bibehålla den angivna taxekonstruktionen såsom medel att få rörelsen att gå ihop vid bibehållna förpliktelser. Under de senaste fyrtio åren har järnvägarnas naturliga monopol successivt inskränkts, utan att deras förpliktelser på någon mera väsentlig punkt avlyfts. I dag står järnvägarna beträffande större delen av verksamheten i direkt konkurrens med landsvägstransportmedlen och beträffande persontrafiken även med flyget.

Den trafikavledning, som drabbat järnvägarna, är en naturlig följd därav, att alternativa transportmöjligheter uppstått och utvecklats samt att järnvägarnas möjligheter att anpassa sig till den nya konkurrenssituationen hämmats av deras från monopolet kvarstående förpliktelser. Men trafikavledningen belyser också trafikefterfrågans förskjutning från allmänna och kollektiva transportmedel till privata och individuella sådana — en

företeelse, som särskilt från och med 1950-talet med dess starka expansion av den privata motorismen medfört betydande anpassningssvårigheter inte blott för järnvägarna utan också för annan allmän trafiktjänst.

Bilismen har å sin sida sedan 1920-talet varit föremål för trafikpolitiska tillståndsregleringar av olika slag. Motivet härtill har bl. a. varit strävan att reglera den inbördes konkurrensen inom landsvägstrafiken. Vidare har syftet varit att bereda järnvägarna ett visst skydd för att därigenom underlätta för dem att fortsätta verksamheten med de inslag av icke företagsekonomisk karaktär som finns. Tillståndsregleringen av den yrkesmässiga biltrafiken har sålunda lett till en viss avskärmning av konkurrensen mellan bil och järnväg och har därjämte berett väg för vissa monopolbildningar på lastbilssidan.

Under tiden efter 1945 har den privata (icke yrkesmässiga) lastbilstrafiken genomgått en mycket kraftig expansion. Till avsevärd del kan denna utveckling ha naturliga och trafikekonomiskt motiverade förklaringar. Det är emellertid sannolikt, att den delvis också har sin orsak i en restriktiv tillståndsgivning på den yrkesmässiga biltrafikens område.

Den privata personbilismen har i stort sett inte varit föremål för trafikpolitiska tillståndsregleringar. Buss- och drosktrafiken har däremot i huvudsak behandlats analogt med den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Den i det föregående nämnda trafikavledningen från den allmänna trafiktjänstens olika grenar har emellertid medfört ökande svårigheter för trafikföretagen inom buss- och drosktrafiken att med bibehållande av kvantitativt och kvalitativt tillfredsställande transportstandard få rörelsen att gå ihop.

Beträffande de hittills vidtagna trafikpolitiska åtgärderna inom landtransportmedlens område framhåller trafikutredningen sammanfattningsvis att enighet torde råda därom, att dessa åtgärder inte lett fram till åsyftad balans inom transportapparaten.

Inrikesflygets konkurrensförhållande till landtransportmedlen präglas av dess befodringskvalitativa företräden, men också av den omständigheten, att civilflyget inte behövt helt täcka sina samhällsekonomiska kostnader samtidigt som den yrkesmässiga luftfarten åtnjuter stor frihet i sin taxesättning. Vidare har det reguljära inrikesflyget i sin nuvarande gestaltning ett faktiskt monopol på sina flyglinjer. Någon reell motsvarighet till de förpliktelser, som åvilar järnvägarna, föreligger däremot ej inom inrikesflyget.

Land- och lufttransportmedlens konkurrensförhållanden påverkas inte i nämnvärd grad av den *inrikes sjöfarten*. Trots detta har denna trafikgren svårigheter att hävda sig i konkurrensen. Detta förhållande har lett till att befraktarna och ägarna av det mindre tonnaget eftersträvat inbördes prisöverenskommelser. Det förhållandet att utländska fartyg med vissa undantag har rätt att driva kustfart i Sverige har dock verkat sänkande på fraktnivån i dessa överenskommelser.

Den framtida trafikutvecklingen

Såsom ytterligare underlag för en prövning av det trafikpolitiska problemet redovisar trafikutredningen prognoser rörande den framtida trafikutvecklingen. Beträffande *persontrafiksektorn* har utredningen först presenterat de i den av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda vägplanen för Sverige (SOU 1958: 1 och 2) redovisade prognoserna för utvecklingen fram till år 1975. I vägplanen lades den förväntade konsumtionsutvecklingen i förening med bl. a. tillväxt av arbets- och serviceresor samt ökad fritid till grund för antagande, att det totala inrikes persontrafikarbetet i personkilometer räknat kunde under överblickbar framtid väntas öka med 4,5 å 6 procent per år samt omkring år 1965 få en omfattning av 40 å 50 miljarder och omkring år 1975 av 60 å 70 miljarder personkilometer.

Till helt väsentlig del beräknades den antagna framtida ökningen av den totala persontrafiken komma att falla på de individuella transportmedlen, främst personbilarna. Beträffande järnvägarnas persontrafik kunde tyngdpunkten förväntas komma att alltmer förskjutas mot långväga resor. Förortstrafiken vid de större städerna, särskilt Stockholm, väntades dock fortsätta att öka. I fråga om inrikesflyget räknades med en fortsatt expansion, medan busstrafiken totalt sett förutsattes hålla sig i huvudsak oförändrad.

Den sålunda prognosticerade utvecklingen av persontrafikarbetet framgår av följande tablå.

I 1957 års vägplan angiven prognos rörande det inrikes persontrafikarbetets utveckling

Transportmedel	Miljarder personkilometer år		
	1955	1965	1975
Kollektiva transportmedel (järnväg, spårväg, busslinjer, sjöfart och flyglinjer)	10,6	10 å 13	10 å 13
Individuella transportmedel (personbilar och motorcyklar)	14,9	30 å 35	50 å 60
Summa	25,5	40 å 45	60 å 70

Till grund för denna prognos låg beträffande privatmotorismen en prognos rörande bl. a. personbilsantalets utveckling, vilken för år 1965 räknade med 1,4 å 1,6 miljoner och för år 1975 med 2,3 å 2,4 miljoner personbilar.

Beträffande personbilsantalets framtida utveckling redovisar trafikutredningen även en av Industriens utredningsinstitut verkställd prognos, som efter justering i november 1960 förutser ett personbilsbestånd år 1975 om 2,6 miljoner fordon, motsvarande 316 personbilar per 1 000 invånare.

Efter samråd med trafikutredningen har järnvägsstyrelsen verkställt vissa beräkningar rörande resekonsumtionens utveckling och fördelning på individuella och kollektiva transportmedel fram till år 1980. Enligt järn-

vägsstyrelsens prognos kan den kollektiva persontrafiken totalt sett år 1980 väntas bli av ungefär samma storlek som under 1957. Den kollektiva persontrafikens andel av den totala privata resekonsumtionen kan vidare under 20-årsperioden väntas sjunka från nuvarande 20 à 25 procent till storleksordningen 10 procent.

Järnvägsstyrelsen har vidare på basis av uppgifter rörande det av SJ år 1957 utförda persontrafikarbetets fördelning på olika avståndsklasser och en diskussion av de sannolika förändringarna inom dessa verkställt en bedömning av huvuddragen i den framtida persontrafikutvecklingen på järnvägsområdet. I denna bedömning räknar järnvägsstyrelsen bl. a. med att den totala lokaltrafiken i och kring de tre största städerna skall öka i ungefär samma takt som befolkningen och att järnvägen kommer att ha minst samma relativa andel av denna trafik år 1980 som år 1957. Beträffande lokalresor till och från övriga större tätorter räknar man med ökat befolkningsunderlag men minskad relativ resefrekvens. Beträffande lokalresor till och från de mindre tätorterna och inom glesbygderna förutsätter järnvägsstyrelsen att personbilismens expansion m. m. skall leda till att trafiken minskar och i vissa fall helt upphör. I övrigt räknar styrelsen med att järnvägstrafiken skall påverkas mer eller mindre negativt av personbilismens utveckling i avståndsklasserna upp till 300 km, men att trafiken på längre avstånd, trots privatbilismens och flygtrafikens ökning, skall kunna ha samma volym år 1980 som år 1957.

Sammanfattningsvis skulle järnvägarnas persontrafik enligt prognosen komma att utvecklas på följande sätt.

Av järnvägsstyrelsen i juni 1960 gjord prognos avseende järnvägarnas persontrafik år 1980

Avståndsklass, km	Personkilometer		
	i % av 1957 års trafik	i absoluta tal, miljarder	procentuell fördelning
1—49.....	70	1,1	22
50—99.....	50	0,3	6
100—299.....	100	1,1	23
över 299.....	100	2,4	49
Totalt	87	4,9	100

Beträffande den framtida utvecklingen av den inrikes reguljära luftfarten har 1959 års flygutredning på trafikutredningens hemställan under hand lämnat vissa preliminära uppgifter. Enligt dessa kunde den inrikes reguljära luftfarten — som exklusive inrikessträckor av internationella linjer år 1959 omfattade ca 368 000 passagerare och ca 140 miljoner personkm — förväntas i avseende å passagerarantal öka med ca 70 procent till år 1965 och ca 155 procent till år 1970. Detta innebär ett passagerarantal år

1965 om ca 630 000 och år 1970 om ca 940 000. Dessa uppgifter avser endast reguljär inrikes luftfart till och från Stockholm. Vissa senare inom luftfartsstyrelsen gjorda beräkningar avseende all reguljär inrikes luftfart tyder på att antalet passagerare i denna trafik skulle uppgå till ca 845 000 år 1965 och till 1 334 000 år 1970.

I fråga om trafikutvecklingen inom *godstrafiksektorn* redovisar trafikutredningen dels i 1957 års vägplan framlagda prognoser och dels inom järnvägsstyrelsen år 1960 gjorda prognoser.

I 1957 års vägplan antogs en framtida årlig tillväxt av godstransportarbetet på järnväg, lastbilar och fartyg om 4 å 5 procent komma att äga rum. På grundval härav beräknades det totala inrikes godstransportarbetet med ifrågakvarande transportmedel till 25 å 30 miljarder tonkm omkring år 1965 samt 40 å 50 miljarder tonkm omkring år 1975.

Mot bakgrunden bl. a. av den dittills registrerade trenden i lastbilarnas transportarbete räknades i vägplanen — under förutsättning att hinder av legislativ, skatteteknisk och annan art ej restes — med en framtida årlig ökning om 7 å 10 procent av lastbilarnas transportarbete, innebärande en total trafikprestation med lastbilar av 10 å 13 miljarder tonkm omkring år 1965 och 20 å 30 miljarder tonkm omkring år 1975. En allmän förutsättning för denna utveckling angavs vara att vägplanen realiserades i takt med näringslivets och lastbilstrafikens behov. I vad avser transportarbetets fördelning på olika slag av transportmedel innebar prognosen, att från hälften till två tredjedelar av det totala inrikes godstransportarbetet omkring år 1975 skulle utföras på landsväg.

Järnvägsstyrelsens prognos avser fjärrgodstrafikens omfattning under 20-årsperioden 1961—1980, exklusive transporter av lapplandsmalm. Vid uppskattningen av den totala framtida fjärrtrafikefterfrågan har förutsatts, att produktionen kommer att öka med i genomsnitt 3 procent per år, d. v. s. i ungefär samma takt som under 1950-talet. Styrelsen räknar med att den genomsnittliga ökningen också av fjärrtrafikefterfrågan kommer att bli 3 procent per år.

Järnvägsstyrelsens bedömning av hur stor del utav den framtida fjärrtrafikefterfrågan, som järnvägarna kunde komma att tillgodose, har i vad SJ angår baserats bl. a. på antagandet, att av styrelsen uppgjort rationaliseringsprogram realiseras samt att påbörjat arbete med att åstadkomma större likställdhet mellan de olika transportmedlen i fråga om konkurrensbetingelserna slutföres under 1960-talet, allt åtgärder som direkt eller indirekt kan väntas avsevärt förbättra järnvägens konkurrensmöjligheter.

Styrelsen har såsom en minimiprognos räknat med att järnvägen behåller sin relativa andel av fjärrtrafikarbetet (alt. 1), d. v. s. får en med i genomsnitt 3 procent per år ökad fjärrgodstrafik. Såsom ett hypotetiskt maximalalternativ har antagits att hela ökningen av fjärrgodstrafiken i Sverige ombesörjes på järnväg och att därmed övriga transportmedels fjärrtrafikarbete blir till sin storlek oförändrat under prognosperioden (alt. 2).

Under angivna förutsättningar skulle den totala fjärrgodstrafiken och på SJ fallande del därav utvecklas på följande sätt.

Av järnvägsstyrelsen i juni 1960 gjord prognos rörande det inrikes godstransportarbetet i fjärrtrafik (exkl. transporter av lapplandsmalm)

År	Miljarder tonkm		
	Totalt	Därav på statens järnvägar	
		alt. 1	alt. 2
1957.....	12	7	7
1960.....	13	8	8
1965.....	15	9	10
1970.....	18	10	12
1975.....	21	12	15
1980.....	24	14	18

Enligt denna prognos skulle alltså den totala fjärrgodstrafiken under den kommande 20-årsperioden komma att fördubblas. SJ:s fjärrgodstrafik skulle enligt alt. 1 likaså komma att fördubblas och vid alt. 2 öka med 160 procent.

Allmänna synpunkter på trafikpolitiken

I direktiven för trafikutredningen har angivits att målet för trafikpolitiken bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medger företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten. Det innehåll trafikutredningen givit åt den sålunda formulerade allmänna målsättningen och den bedömning utredningen gjort av dess olika led redovisas närmare i det följande.

Vid sina trafikpolitiska åtgöranden bör samhället acceptera den förutsedda utvecklingen på bilismens område. Denna utveckling bör i princip styras av den naturliga faktor, som består däri att varje trafikgren arbetar under korrekta kostnadsansvarighets- och konkurrensbetingelser, vilket bl. a. innebär att varje transportmedel svarar för de kostnader som det åsamkar det allmänna.

Läget på transportmarknaden och de utvecklingstendenser, som där gör sig gällande, ger enligt trafikutredningen klart vid handen, att den hittills förda statliga trafikpolitiken inte utan väsentliga förändringar kan leda till det i utredningsdirektiven angivna målet. Skall en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och en sund utveckling av trafikapparaten åstadkommas, är det angeläget att trafikpolitiken stimulerar en uppdelning av transporterna de olika trafikgrenarna emellan i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar.

Vid utformandet av en trafikpolitik, som bättre än den nuvarande fyller

de uppställda kraven, aktualiseras frågan, huruvida man för framtiden skall bygga vidare på och utvidga det system av tillståndsregleringar, som hittills nyttjats, i syfte att söka bättre ansluta den till lagstiftarens uppfattning om den eftersträfvade trafikuppdelningen, eller om man skall söka åstadkomma en sådan ordning, att konkurrensen mellan transportmedlen direkt leder till önskad trafikuppdelning.

Det torde råda enighet om att den lösning är att föredra, som innebär ett mindre mått av regleringar och ett större mått av fritt utövad konkurrens. Hela den näringspolitiska diskussionen under de senaste decennierna torde också ha visat, att det i vårt land i princip råder enighet om att konkurrens i sunda former och under likartade utgångsbetingelser är en mäktig stimulans till en progressiv ekonomisk utveckling.

Därför bör enligt trafikutredningen en sådan ordning eftersträvas, som direkt medger en *effektiv konkurrens* på transportmarknaden, såväl mellan de olika trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom en och samma trafikgren. Vidare måste konkurrensen, för att kunna betecknas som effektiv, bedrivas på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt. En sådan konkurrens utgör ett kraftigt incitament till dels att trafiken söker sig till det transportmedel, som, när det på mest ändamålsenliga sätt tillgodoser trafikbehoven, samtidigt också drar de lägsta kostnaderna, dels att trafikrörelsen skötes effektivt.

En väsentlig och ofrånkomlig förutsättning för ett trafikpolitiskt system av den karaktär trafikutredningen sålunda förordar, är att största möjliga likhet i kostnads- och övriga konkurrensbetingelser råder mellan de olika transportmedlen. Enligt utredningsdirektiven kan vad landtransportmedlen angår en sådan likhet mellan landsvägs- och järnvägstrafik åstadkommas på i princip två olika sätt. Antingen kan man söka likställa biltrafiken med järnvägarna i fråga om arbetsvillkor och förpliktelser eller också kan man i möjligaste mån befria järnvägarna från deras speciella förpliktelser så att större jämställdhet med biltrafiken uppnås. Trafikutredningen anser för sin del mot bakgrunden av den redovisade principiella grunduppfattningen, att en sund utveckling av transportapparaten bäst ernås genom att järnvägarna befrias från sina speciella förpliktelser, så långt detta är förenligt med kravet på upprätthållande av en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Framförallt bör det vara möjligt att ta bort de förpliktelser, som endast är historiskt betingade. Endast till den del förpliktelser av hänsyn till den allmänna transportförsörjningen för framtiden måste bibehållas inom järnvägstrafiken, bör likställighetsåtgärder avseende biltrafiken komma i fråga.

En genomförd effektiv konkurrens kan emellertid i vissa fall vara ett otillräckligt medel att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning och en tillfredsställande transportförsörjning. Tveksamhet kan t. ex. råda, huruvida en på de reella transportkostnadsförutsättningarna baserad

konkurrens mellan ren yrkestransport, å ena, samt blandad egen- och yrkestransport, å andra sidan, kan säkerställas. Skulle särskilda åtgärder i detta syfte erfordras, torde vissa praktiska möjligheter härtill föreligga t. ex. i form av taxekontroll. Vidare nödvändiggör bedrivandet av en med driftbidrag upprätthållen persontrafik, att visst konkurrensskydd lämnas trafiken i syfte att minimera driftbidraget. Även i fråga om nu totalt sett lönsam persontrafik kan visst skydd vara nödvändigt. Såväl i järnvägs- som busslinjetrafik är det sålunda inte ovanligt att vissa tåglägenheter och bussurer är klart olönsamma. Dessa transportlägenheter upprätthålles emellertid därför att de bedöms erforderliga ur servicesynpunkt. Det som bär upp linjens ekonomi är ofta trafiken över veckosluten. Skulle sådan reguljär persontrafik utsättas för konkurrens från bussar i beställningstrafik, vilka insätts med sikte endast på att överta just den bärande delen av trafiken men lämnar den olönsamma delen kvar åt linjeföretaget, skulle den reguljära trafiken löpa risk att bli olönsam, och fråga om nedläggning eller om behov av driftbidrag kan därigenom uppkomma. Om den reguljära trafikens transportlägenheter ur transportförsörjningssynpunkt måste bibehållas, uppstår frågan huruvida den ur samhällsekonomiska synpunkter bör beredas visst konkurrensskydd. Därvid kan exempelvis en inskränkning i rätten att utöva beställningstrafik med buss aktualiseras.

Sammanfattningsvis anser trafikutredningen dock det främsta medlet att nå det uppställda trafikpolitiska målet vara att göra en effektiv konkurrens på transportmarknaden möjlig. Om särskilda åtgärder likväl visar sig nödvändiga för att likställa järnvägen med konkurrerande trafikgrenar, finns i huvudsak tre olika metoder att tillgå, nämligen trafiktillståndsreglering, taxereglering och trafikbeskattning. För styrandet av investeringsverksamheten på transportområdet kan därjämte ifrågakomma investeringskontroll.

Kravet på tillfredsställande transportförsörjning

Utgångspunkten för trafikutredningens överväganden har varit att de trafikpolitiska åtgärderna skall syfta till att efterfrågan på transporttjänster tillgodoses till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Ett principkrav härvidlag är att priset på den efterfrågade transporttjänsten täcker den samhällsekonomiska kostnaden för densamma. Dock kan detta principiella lönsamhetskrav inte undantagslöst läggas till grund för den statliga trafikpolitiken. Kravet på lönsamhet måste i vissa fall vika för andra samhällshänsyn. Likhetsstecken kan sålunda inte sättas mellan en lönsam transportförsörjning och en tillfredsställande sådan: åtskilliga fall finns där en tillfredsställande transportförsörjning inte skulle kunna upprätthållas om det samtidigt krävdes att transportverksamheten skulle uppfylla sedvanliga anspråk på räntabilitet.

Tillfredsställande transportförsörjning innebär enligt utredningen att upprätthålla den minimistandard i fråga om transportapparaters dimensionering, som — sett ur samhällets synpunkt — tillgodoser de för befolkning och näringsliv väsentliga trafikbehoven. De skiftande förhållandena i vårt land omöjliggör konstruktionen av en »rikslikare», med vilken transportförhållandena inom ett visst avgränsat område kan jämföras för bedömning av huruvida kraven på minimistandard där kan anses uppfyllda. Trafikbehovet inom ett visst område är en funktion av folkmängd, befolkningsfördelning, åldersfördelning, bebyggelse- och näringsstruktur, rekreationsmöjligheter och en mångfald andra faktorer icke blott inom, utan även utanför området ifråga. Åtminstone de viktigaste av dessa faktorer kan emellertid kvantitativt preciseras, och därmed torde det — åtminstone teoretiskt sett — vara möjligt att ange vissa mått på transportstandarden såsom en funktion av dessa faktorer för områden med olika struktur. Vissa jämförelser mellan olika områden inbördes skulle härigenom bli möjliga och kunna tjäna till ledning för bedömandet av den relativa transportstandarden.

Trafikutredningen anser att transportkostnadselementet i princip bör vid den lokaliseringsspolitiska bedömningen ingå med sitt verkliga värde och att transportapparaten inte bör utnyttjas i näringssubventionerande syfte. Trafikpolitiken bör följa och aktivt medverka i det skeende, som äger rum på närings- och befolkningsutvecklingens område, men bör inte genom sin utformning bli i förväg exklusivt bestämmande för utgången av lokaliseringsspolitiska avgöranden. Såväl när det gäller trafikutbyggnad som när det gäller trafiknedläggning bör transportapparaten i normala fall så nära som möjligt anpassas till skeendet. I vissa fall, närmast av nybyggnadskarakter, kan det dock bli nödvändigt att trafikanordningarna, och då i huvudsak de fasta anläggningarna, planmässigt föregår den övriga utvecklingen.

Ett undantag från regeln om att transportkostnadselementet vid den lokaliseringsspolitiska bedömningen alltid bör ingå till sitt rätta värde är emellertid det fall, då en olönsam trafik av hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning upprätthålles genom tillskott från det allmänna. Det bör dock uppmärksammas att sådana tillskott inte är att betrakta som en subvention åt trafikföretaget utan snarare som ett köp från det allmännas sida av vissa transporttjänster eller som ett infriande av en avsättningsgaranti lämnad av det allmänna.

Vid bedömning av krav på upprätthållande eller utbyggnad av olönsam trafik är svårigheterna att fastställa minimistandarden mindre i fråga om godstrafiken än i fråga om persontrafiken. När det inte gäller alltför stor godsvolym torde erforderlig transportförsörjning regelmässigt kunna erhållas genom landsvägstransportmedel. För all ny- och reinvestering synes därför, när det gäller godstrafik, det företagsekonomiska lönsamhetskravet i princip böra upprätthållas. Kravet på tillfredsställande transportförsörj-

ning torde ej heller böra stå hindrande i vägen för nedläggande av gods- trafik på järnväg, till sjöss eller i luftfart, när godtagbara transportmöjligheter till lägre samhällsekonomisk kostnad kan erhållas med landsvägs- transporter.

För persontrafikens del bör däremot krävas att arbetartransporter, skol- barntransporter, resor till allmänna inrättningar med flera nödvändiga resebehov, tillgodoses på ett tillfredsställande sätt även om lönsamhet i tra- fiken därvid ej uppnås. Samhället bör se till att den nödvändiga anpass- ningen av transportapparaten inte drives så långt, att just transportservicens förändringar skapar en stark impuls till ytterligare avflyttning från bygden. Nyetablering av olönsam persontrafik på järnväg synes däremot i princip ej böra ske, där billigare och likvärdigt transportalternativ kan tillgripas. Vidare bör nedläggning av olönsam persontrafik på järnväg i princip ske, där standardmässigt tillfredsställande lokal biltrafik kan insättas som er- sättning.

Allmänt sett kan den i många fall konstaterade bristen på lönsamhet i fråga om de allmänna transportmedlen antas till viss del bero på att det upprätthålles en transportstandard, som avsevärt överstiger det faktiska be- hovet och därmed även minimitransportstandard. En anpassning av transportstandard till trafikbehovet och, därest lönsamheten ej tidigare kan uppnås, ned till minimitransportstandard måste här ur samhälls- ekonomisk synpunkt komma till stånd. På alla stadier i denna anpassnings- process måste en avvägning ske mellan transportmedelsart, turfrekvens och transportpris. Uppenbarligen kan dock priset på transportprestationen inom persontrafiken tillåtas variera endast inom relativt snäva gränser för att principen om tillfredsställande transportförsörjning inte skall åsidosät- tas. Man kommer därför i vissa fall tämligen snart till den punkt, där in- flytande transportavgifter — även efter övergång till mer kostnadsanpas- sat taxesystem — inte inom en rimlig avgiftsnivå täcker kostnaderna ens för den i fråga om transportmedelsart och turfrekvens såsom minimal an- sedda transportapparaten. Här men i princip inte på något tidigare stadium måste ett kompensationsförfarande genom driftbidrag övervägas för att säkra upprätthållandet av den såsom nödvändig ansedda trafiken. Denna anpassning av transportmedel, turfrekvens och taxesystem efter minimi- standardens krav innan frågan om driftbidrag överväges är nödvändig bl. a. med hänsyn till önskemålet att i det längsta söka upprätthålla kravet på företagsekonomisk effektivitet i trafikrörelsen — ett krav som inte så lätt låter sig förena med ett kompensationsförfarande.

Trafikutredningen framhåller sammanfattningsvis att frågan om den till- fredsstillande transportförsörjningen är ett trafikpolitiskt problem huvud- sakligen endast i den del, den har avseende på persontrafiken på landsbyg- den. Dessutom koncentrerar sig problemet närmast till transportförsörj- ningen i Norrland, vissa glesbebyggda områden i västra och mellersta Sverige samt vissa öar och skärgårdsområden.

Transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad

Med trafik till lägsta möjliga kostnader avser trafikutredningen att ett visst trafikbehov tillgodoses genom att minsta möjliga del av samhällsresurserna tages i anspråk eller omvänt att för en given insats av dylika resurser på transportområdet kvalitativt och/eller kvantitativt bästa möjliga transportprestation erhålles. Den sålunda angivna samhällsekonomiska kostnaden definieras ytterligare såsom den kostnad samhället, d. v. s. det allmänna och den enskilde trafikanten tillsammans, skulle inbespara, om transporttjänsten inte utfördes.

Vid fastställandet av den samhällsekonomiska kostnaden för ett visst transportsätt måste först beaktas den till själva transportmomentet hänförliga kostnaden, vilken benämnes egentlig transportkostnad och utgör kostnaden för driften av det eller de transportmedel, som anlitats för transporten. I den totala samhällsekonomiska transportkostnaden ingår emellertid i regel, utöver egentliga transportkostnader, också vissa tilläggskostnader för emballage, upplagring m. m.

Trafikutredningen framhåller att det, med hänsyn till svårigheterna att fastställa den totala kostnaden i det enskilda fallet (och än mer för de samlade transporterna), i regel endast är trafikanten, som kan avgöra vilket transportmedel som till lägsta totalkostnad för honom kan tillhandahålla den efterfrågade transporttjänsten. Där alternativa transportmedel finns är också enligt trafikutredningens mening på längre sikt trafikanternas val av transportmedel utslagsgivande i fråga om vilket av dessa, som drar den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Av väsentlig vikt ur samhällsekonomisk synpunkt är därför att principen om trafikanternas rätt till fritt val mellan existerande transportmöjligheter upprätthålles.

Förutsättningen för att trafikanternas val av transportmedel skall bli ekonomiskt rättvisande är emellertid att den del av den totala transportkostnaden, över vars storlek de inte råder, d. v. s. transportavgiften, är anpassad till kostnaderna. Kravet på kostnadsanpassning av transportavgiften motiveras av samhällets intresse att dess begränsade resurser inte skall användas felaktigt. Så kan bli fallet om trafikantens efterfrågan dirigeras av en avgiftssättning, som ger en oriktig uppfattning om hur stor del av samhällsresurserna, som tages i anspråk för transporttjänsten i fråga. Har transportavgiften till följd av subvention eller genom en icke företagsekonomiskt motiverad kostnadsutjämning inom trafikföretaget satts lägre än den egentliga transportkostnaden, innebär detta att efterfrågan snedvrides och inriktas på användning av ett transportmedel, som inte täcker sina kostnader. Sättes transportavgiften i stället betydligt högre än den egentliga transportkostnaden, såsom t. ex. i vissa fall skett på SJ:s trafikstarka, dubbelspåriga linjer, kan trafiken söka sig till det alternativa transportmedlet, även om den totala transportkostnaden vid anlitan av detta blir högre än den reella totala transportkostnaden på det första transportmedlet. Högre total samhällelig kostnadsbelastning blir då följden.

Vid bedömningen av de egentliga transportkostnaderna intresserar ur samhällsekonomisk synpunkt endast den kostnad, som samhället skulle undvika om transporttjänsten inte utfördes — en kostnad som, då det gäller en dittills utövad trafik, brukar benämnas mindrekostnaden (eller bortfallskostnaden) respektive, då det gäller nytillkommande trafik, merkostnaden. Trafikutredningen understryker att det för taxesättningen är nödvändigt att mindrekostnaden beräknas på tämligen stora grupper av trafikenheter och att den bör beräknas på lång sikt.

Ur rent företagsekonomisk synpunkt kan emellertid en avgiftssättning på enbart mindrekostnadsbasis inte alltid godtas. Trafikföretaget måste eftersträva totalkostnadstäckning, vilket innebär att täckning måste sökas också för den kostnad, som kvarstår sedan från totalkostnaden för hela transporttjänstproduktionen dragits de olika separata produktionsgrenarnas mindrekostnader. Denna kvarstående kostnad benämnes av utredningen residualkostnaden. I denna kan exempelvis ingå kostnaden för investeringar i sådana trafikanläggningar, som inte behöver förnyas — vare sig det gäller värdebeständiga anläggningar eller sådana som beräknas ej komma att utnyttjas efter viss tid. Då emellertid endast mindrekostnaderna ur samhällsekonomisk synpunkt bör läggas till grund för avgiftssättningen, uppstår problemet hur trafikföretagen inom ramen för en samhällsekoniskt riktig trafikuppdelning skall täcka sina residualkostnader.

Till en del kan detta ske genom att trafikföretaget utnyttjar den marginal, som finns mellan mindrekostnaden — transportavgiftens undre gräns — och den övre gräns för transportavgiften, som bestämmes av efterfråge- och konkurrenssituationen. Trafikutredningen anför att järnvägens residualkostnad torde vara väsentligt högre än motsvarande kostnad inom motorfordonstrafiken. Med nuvarande system för motorfordonsbeskattningen synes det sannolikt att motorfordonstrafikens residualkostnad kan uttas inom ramen för tidigare nämnda marginal och problemet skulle då för landtransportmedlens del begränsa sig till frågan om fördelningen av järnvägstrafikens residualkostnad i den del den inte faller inom den angivna marginalen. Inom järnvägens fjärrtrafiksektor torde emellertid ett avsevärt utrymme finnas för täckning av residualkostnaden. För eventuell resterande del av denna kostnad återstår till sist för järnvägen att söka täckning inom den trafiksektor, där en mera monopolistisk taxesättning alltså skulle vara möjlig.

I fråga om den trafik, som med kostnadsanpassade transportavgifter alltså kan bedrivas med lönsamhet, innebär kostnadsanpassningen sammanfattningsvis inte något problem. Vad beträffar den olönsamma trafik, som till följd av kravet på tillfredsställande transportförsörjning måste upprätthållas, skulle en fullständig kostnadsanpassning av transportavgifterna däremot i regel dels stå i strid mot nämnda krav, dels mer eller mindre omöjliggöra begagnandet av transportmedlet i fråga. Taxorna måste te sig

såsom skäligen i relation till övriga inom landet tillämpade taxor för liknande transportprestationer.

Genom den begränsning av transportavgifternas anpassning till de egentliga transportkostnaderna, som sålunda måste iakttagas i fråga om samhällsnödvändig underskottstrafik, blir såsom tidigare framhållits frågan om driftbidrag för trafikens upprätthållande aktuell. Vad den statliga järnvägsdriften beträffar, så har hittills i vårt land driften av de trafiksvaga järnvägslinjerna finansierats genom en kostnadsutjämning inom statsbaneföretaget. Genom den tilltagande konkurrensen från landsvägstransportmedlen kan emellertid numera en i erforderlig utsträckning förhöjd avkastning från de trafikstarka linjerna inte längre uppnås. Med det taxesystem, som järnvägen hittills varit hänvisad att tillämpa, har det inte kunnat undvikas, att viss trafik, som utförd på de trafikstarka järnvägslinjerna i och för sig skulle ha dragit lägre kostnader än på landsväg, likväl tillförts landsvägstransportmedlen. Den hittillsvarande kostnadsutjämningen inom järnvägsdriften har sålunda lett till att det totala transportarbetet kommit att utföras till högre samhällsekonomisk kostnad än nödvändigt.

Då trafikutredningen principiellt avvisar tanken på en skärpt tillståndsgregering för att komma till rätta med problem av denna art, förordar utredningen att den icke företagsekonomiskt motiverade kostnadsutjämningen inom den kollektiva transportapparaten slopas och att i stället driftbidrag lämnas till täckning av underskottet på de järnvägs- och busslinjer, som erfordras för beredande av en tillfredsställande transportförsörjning.

Kravet på företagsekonomisk effektivitet

Ett trafikpolitiskt system, vars främsta medel är den effektiva konkurrensen, är i stor utsträckning ägnat att stimulera till effektivitet i trafikföretagens skötsel. Inom de delar av trafiksektorn, där en avskärmning av konkurrensen alltjämt kan befinnas nödvändig för trygghet av en tillfredsställande transportförsörjning, kan däremot svårigheter uppstå att säkerställa den företagsekonomiska effektiviteten. En trafikrörelse, som bär sig främst i kraft av sin monopolställning, saknar ofta tvingande anledning att vidta kostnadsreducerande åtgärder. Detsamma är förhållandet med sådan samhällsnödvändig underskottstrafik, vars driftförlust täckes genom en företagsekonomiskt icke motiverad intern kostnadsutjämning eller genom bidrag från det allmänna.

Det är sålunda huvudsakligen i fråga om trafik, vilken vid effektiv konkurrens skulle vara olönsam men som likväl av samhällshänsyn anses böra upprätthållas, som problemet om särskilda åtgärder i syfte att trygga effektiviteten uppstår. Trafikutredningen har för sin del funnit att i detta syfte vissa förutsättningar för lämnande av driftbidrag i princip bör uppställas.

a) Upprätthållande av den trafik, varom är fråga, skall befinnas oundgängligen nödvändigt för beredande av en tillfredsställande transportför-

sörjning, och trafiken skall ha reducerats till en häremot svarande omfattning.

b) Möjlig strukturell och annan ekonomisk rationalisering av trafikföretagets rörelse skall ha skett.

c) Kostnadsanpassning av taxorna skall ha skett i den utsträckning som är förenlig med tillgodoseendet av kravet på en tillfredsställande transportförsörjning.

d) Trafikföretagets driftekonomiska och trafikstatistiska redovisning skall ha anordnats på sådant sätt, att full insyn däri kan erhållas och att åtskillnad kan göras mellan den egentliga trafikrörelsen och andra rörelsegrenar för att möjliggöra bedömande av den inverkan de senares rörelseresultat må ha på driftbidragsbehovet.

e) Behov av driftbidrag skall, sedan förut under a) — d) angivna åtgärder vidtagits, konstateras alltjämt föreligga för trafikens upprätthållande.

Vidare anser trafikutredningen nödvändigt, att för tid, under vilken driftbidrag åtnjutes, sådana i proportion till effektivitetsintresset och driftbidragets storlek stående kontrollåtgärder, som befinnas möjliga, vidtas.

Slutligen bör driftbidrag till beloppet reduceras eller helt indras så snart de materiella förutsättningarna för bidraget till följd av utvecklingen helt eller delvis bortfallit. Detta förutsätter periodisk omprövning av bidragsbeloppets storlek, och fastställandet härav blir — bl. a. på grundval av under kontrollen vunna erfarenheter rörande till buds stående rationaliseringsmöjligheter — det huvudsakliga medel, varigenom företagsekonomisk effektivisering kan framtvingas inom ifrågavarande trafiksektor.

Tryggande av effektiv konkurrens

En likhet i de olika trafikgrenarnas konkurrensvillkor måste främst föreligga med avseende på *kostnadsbetingelserna*, i den mån dessa bestämmes av åtgärder från det allmännas sida. Kostnadsansvarighetsprincipen, d. v. s. principen att varje trafikgren — och så långt som möjligt varje individuellt transportmedel — själv skall svara för bl. a. den kostnad, den förorsakar samhället, bör därför genomföras. Så är för närvarande inte fallet. Trafikutredningen har redovisat en granskning av kostnadsansvarighetsprincipens nuvarande tillämpning enligt följande.

SJ:s pensionsutgifter kommer att i jämförelse med andra trafikföretags vara synnerligen stora och SJ har inte såsom enskilda företag givits möjlighet att genom tillräcklig fondering av medel under goda år skydda sig mot denna extra belastning av det ekonomiska resultatet. Denna omständighet bör beaktas vid behandlingen av den ekonomiska målsättningen för och räntabilitetskravet på SJ.

Beträffande utgifterna för byggande, förbättring och underhåll av järnvägsdriftens fasta anläggningar och utgifterna för väghållningen föreligger viss likformighet mellan motorfordonstrafiken och järnvägarna. Huruvida

den totala beskattningen av motorfordonstrafiken liksom den inbördes fördelningen av skattebördan olika fordonskategorier emellan är riktigt avvägd torde emellertid på grundval av hittills verkställda utredningar inte kunna säkert avgöras. I sammanhanget påpekas bl. a. att traktorer, vilka användes såsom dragfordon i trafikarbete, enligt gällande motorfordonsbeskattning inte beskattas annat än till den obetydliga del som sker via bensinbeskattningen.

På järnvägssidan beskattas inte den rälsbundna trafikens energiförbrukning genom den allmänna energiskatten och även för spårvagns- och trolleybussdrift är elkraftförbrukningen skattefri. På landsvägssidan beskattas däremot förbrukning av bensin och motorbrännolja men ej fotogen. Energiskatten torde dock ej nämnvärt påverka konkurrensläget järnvägstrafik—yrkesmässig landsvägstrafik.

I fråga om inkomstbeskattningen och rätten till avskrivningar föreligger sådana skiljaktigheter mellan SJ och andra trafikföretag, som synes föranleda, att det privata trafikföretagets krav på avkastning i vissa fall kan behöva sättas högre än avkastningskravet på SJ för att ett likvärdigt slutresultat av driften skall uppnås.

Vad den inrikes luftfarten och sjöfarten beträffar är dessa trafikgrenar inte föremål för någon särbeskattning.

Enligt trafikutredningens uppfattning motiverar de skiljaktigheter, som sålunda må föreligga mellan olika trafikgrenar dels med avseende på beskattningen, dels i fråga om finansieringsform och avskrivningsregler, likväl inte att särskilda trafikpolitiska likställighetsåtgärder insättes.

Vad beträffar den del av de skilda trafikgrenarnas kostnadsansvar, som avser det allmännas kostnader för trafiken, föreligger vissa skillnader i kostnadstäckningsprocenten eller i varje fall oklarhet om hur det i detta avseende förhåller sig vilket bör beaktas vid en revision av vägtrafikbeskattningen. I fråga om den inrikes luftfarten bör på sikt full kostnadstäckning eftersträvas.

Lika villkor i konkurrensen förutsätter också likhet i de av staten reglerade *arbetsbetingelser i övrigt*, under vilka de olika trafikgrenarna bedriver sina rörelser. I den trafikpolitiska debatten under senare år har olikheten i konkurrensvillkoren de olika transportmedlen emellan i första hand ansetts vara betingad av de för järnvägstrafiken speciella förpliktelserna. Det gäller här bl. a. plikten att trafikera ett vidsträckt linjenät, som endast delvis medger räntabel drift (trafikeringsplikt), plikten att hålla en trafikkapacitet, som ligger betydligt över de genomsnittliga transportbehoven, för att därmed tillgodose all trafik som söker sig till järnvägarna (transportplikt) och plikten att behandla trafikanterna likformigt i taxehänseende (taxeplikt).

Trafikeringsplikten, som i formellt hänseende föreligger även inom andra transportgrenar, är enligt trafikutredningens mening en verklig företags-

ekonomisk belastning i stort sett endast för den statliga järnvägs- och busslinjetrafiken. Ett totalt borttagande av trafikeringsplikten skulle för SJ innebära bl. a. frihet att nedlägga trafiken på sådana järnvägslinjer, där driften inte är affärsmässigt motiverad. Frågan om nedläggning av dylik trafik får anses utgöra ett av de centrala problemen inom svenskt trafikväsende av i dag. Kraven på tillfredsställande transportförsörjning och andra samhällshänsyn nödvändiggör emellertid en prövning ur vidare synpunkter än de rent järnvägsekonomiska, och avgörandet i nedläggningsfrågorna synes därför böra inordnas i den trafiksamordningsverksamhet, som bör finnas organiserad. Trafikeringsplikten partiella bibehållande kommer emellertid, vid ett system med driftbidrag för samhällsnödvändig trafik, inte att utgöra någon företagsekonomisk belastning.

Trafikeringsplikt, som kan komma att åläggas samhällsnödvändig buss- trafik och inrikes sjötrafik, måste på motsvarande sätt kompenseras av det allmänna för att lika villkor i konkurrensen skall kunna sägas föreligga.

Beträffande järnvägarnas transportplikt, som inte har någon reell motsvarighet inom övriga trafikgrenar, anför trafikutredningen att den var av synnerlig betydelse för trafikanterna under den tid då likvärdiga alternativa transportmöjligheter inte fanns. I och med uppkomsten och utvecklingen av dylika möjligheter inom landsvägstrafikens och luftfartens områden har det samhälleliga intresset av transportplikten bibehållande på järnvägarna försvagats, och vid genomförande av ett system med effektiv konkurrens torde ur samhällets synpunkt anledning att allttjämt ålägga järnvägarna allmän transportplikt inte längre föreligga. En konsekvens av den allmänna transportplikten borttagande på järnvägen blir, att principen om trafikanternas likabehandling i fråga om vagntilldelning inte längre skulle komma att tillämpas som tvingande regel. Det är vid ett system med effektiv konkurrens inte acceptabelt att binda SJ strängare än deras konkurrenter på landsvägssidan.

Transportplikten och i viss mån även trafikeringsplikten får sin karaktär av företagsekonomiskt belastande förpliktelser genom taxeplikten, vilken i sin tur kan betraktas som en konsekvens av det uppställda avkastningskravet och kraven på en tillfredsställande transportförsörjning. SJ:s taxepunkt utgör en allvarlig belastning, till vilken motsvarighet i stort sett saknas i fråga om övriga transportmedel. Det kan ifrågasättas om inte här är att söka det främsta hindret för utövandet av effektiv konkurrens mellan transportmedlen.

Såsom allmän princip för SJ:s taxesättning anser trafikutredningen böra gälla, att taxan anpassas till kostnadsstrukturen och efterfrågeförhållandena. SJ bör sålunda äga tillämpa en rörlig taxesättning. För åstadkommande av likställighet med samtliga övriga trafikgrenar synes vidare den för SJ gällande skyldigheten att hålla tillämpade taxor, inklusive nedsättningar, offentliga böra slopas.

Synpunkter på investeringsbedömningen

Den idé, som ligger bakom trafikutredningens definition av den effektiva konkurrensen, innefattar bl. a. att transportproducenterna — på grundval av sina bedömningar av transportkonsumenternas efterfrågan — via sin efterfrågan skall dimensionera investeringarna i fasta anläggningar och rörlig materiel.

Investeringar i *rörlig materiel* sker också i överensstämmelse med denna idé och huvudregeln bör enligt trafikutredningen på detta område vara, att investeringsverksamheten från det allmännas sida inte bör påverkas i större utsträckning än vad som kan följa dels av den allmänna ekonomiska politiken, dels av att principerna om kostnadsansvarigheten och den effektiva konkurrensen i övrigt genomföres inom transportväsendet.

I fråga om investeringar i *fasta trafikanläggningar* ligger bestämmanderätten däremot till övervägande del ytterst hos staten och kommunerna. Ur trafikpolitiska synpunkter är härvid en samordning av investeringsverksamheten påkallad. Ett behov av ökad samordning torde föreligga såväl mellan stat och kommun som mellan olika kommuner inbördes, framförallt inom vissa storstadsområden. En sådan samordning bör enligt trafikutredningen kunna prövas inom general- och regionplaneinstitutens samt kommunalförbundsbildningens ram. Den får också övervägas i samband med en revision av vägtrafikbeskattningen och vid en omprövning av frågan om trafikmyndigheternas organisation och kompetensområden. Av vikt är vidare, att kommunikationsdepartementet får de utredningsresurser, som erfordras för en samordnad investeringsplanläggning.

Inom trafikens område går det betydligt fortare att introducera ny rörlig materiel, som ställer ökade anspråk på de fasta anläggningarnas standard och kapacitet, än att uppfylla dessa anspråk. Trafikefterfrågan kan därför tämligen omedelbart bli tillgodosedd med rörlig materiel men först så småningom med de erforderliga fasta anläggningarna — ett förhållande som särskilt gjort sig märkbart inom biltrafiken. Denna omständighet leder till tryck på kapacitetsgränserna och störningar i den redan existerande trafikens framkomstmöjligheter. Det är enligt utredningen av vikt att investeringsbedömningen i förevarande fall utgår från att endast sådan trafikefterfrågan tillgodoses, som är villig att vidkännas sitt fulla kostnadsansvar för investeringarna om man bortser från samhällsnödvändig underskottstrafik. Det väsentliga investeringskriteriet blir då att trafikens samhällsekonomiska merkostnad med hög grad av sannolikhet kan förväntas bli täckt.

I fråga om kostnaderna för av det allmänna tillhandahållna fasta anläggningar (vägar, flygplatser, hamnar och farleder) skulle i princip den samhällsekonomiska merkostnaden för varje separat transportprestation (marginalkostnaden) kalkyleras och jämte möjligt bidrag till totalkostnadstäckningen påföras vederbörande kostnadsbärare genom särskild avgift. Den efterfrågan, som då uppkomme, skulle ge en korrekt utgångspunkt för

investeringsbedömningen. Ett sådant tillvägagångssätt innebär emellertid svårigheter ur såväl kostnadsteoretisk som praktisk synpunkt och man har i praktiken varit hänvisad till en avgiftsbeläggning på mera schematiska och approximativa grunder. Dessa approximationer är dels sådana, som innebär att avgifterna bestämmes med utgångspunkt från de *utgifter*, som under året beräknas bli gjorda, inte efter de *kostnader*, som är hänförliga dit, och dels sådana, som hänför sig till det förhållandet att taxor och avgifter präglas av enhetlighet ur geografisk och tidsmässig synpunkt, ehuru kostnaderna varierar såväl i rum som tid.

Beträffande väghållningen bör enligt trafikutredningen försök göras att beräkna *kostnaderna* i och för en bedömning av såväl totala kostnadsansvaret som dess fördelning på olika fordonskategorier i de delar där så är orsakologiskt möjligt. Denna fråga faller inom ramen för en revision av vägtrafikens beskattning. På järnvägssidan har SJ redan nu möjligheter att genom specialtariffer, fraktnedsättningar och rabatter gå ifrån det enhetliga taxesystemet. På landsvägssidan är den geografiska enhetligheten i fordons- och drivmedelsbeskattningen av begränsad betydelse, enär vägavgifterna endast utgör en mindre del av de totala kostnaderna och i vad drivmedelsskatten angår varierar med vägutnyttjandet. De avvikelser från den korrekta kostnadsansvarigheten, som den geografiska enhetligheten i avgifterna kan tänkas medföra, kan därför i regel antas bli så ringa att någon större rubbning i efterfrågeinriktningen inte behöver befaras.

En större risk för felaktigheter i efterfrågeinriktningen kan uppstå inom vissa regioner genom kombinationer av geografisk och tidsmässig enhetlighet hos vägavgifterna. Detta gäller särskilt där kostnaderna för de fasta anläggningarnas utbyggnad blir särskilt höga, t. ex. inom Stockholms- och Göteborgsregionerna. Här fordras i första hand förbättrad samordning mellan de för investeringarna i området ansvariga instanserna, berörda trafikmyndigheter och kommuner, vägmyndigheterna samt ifrågakommande järnvägsföretag, varvid en gemensam plan för trafikbehovens tillgodo-seende och trafikens ordnande kan tänkas framkomma. Ett sådant samråd kan även tänkas resultera i att vissa principer uppställas för taxesättningen på transportmedlen i området. Om taxorna härvid inte medger full kostnadstäckning bör exempelvis SJ få förlusten täckt genom att det allmänna köper järnvägens tjänster på samma sätt som i dag delvis kan sägas ske beträffande de tjänster AB Stockholms Spårvägar tillhandahåller Stockholms stad. I de fall då den kombinerade geografiska och tidsmässiga enhetligheten leder till alltför stora skillnader mellan företagskalkyl och samhällskalkyl måste man emellertid överväga separata åtgärder — särskilda avgiftsdifferentieringar eller fysiska regleringar — för att styra efterfrågan på ett från samhällsekonomisk synpunkt riktigare sätt.

Med nämnda reservationer i minne är trafikutredningen av den uppfattningen, att de avvikelser från den korrekta kostnadsansvarigheten, som en

avgiftsbeläggning på mera schematiska och approximativa grunder medför, inte är större än att investeringsverksamheten i det stora hela kan styras i ur samhällsekonomisk synpunkt önskad riktning via konkurrens- och efterfrågeprinciperna.

Graden av samhällsekonomisk lönsamhet bör vara principiellt avgörande för den inbördes prioriteten mellan olika investeringsobjekt. I den mån kravet på tillfredsställande transportförsörjning härigenom inte skulle bli tillgodosett, måste emellertid hänsyn härtill tagas vid investeringsavvägningen.

I vad gäller de långsiktiga investeringarna i fasta trafikanläggningar är det en nödvändig förutsättning för upprättandet av en samhällsekonomiskt godtagbar plan, att en i möjligaste mån korrekt uppskattning kan göras av den framtida trafikefterfrågans omfattning och struktur. Härvid fordras kännedom om de samlade trafikbehoven. För att denna uppgift skall kunna lösas måste prognoser upprättas över efterfrågan vid de befordringsavgifter, som motsvarar fullt uttagande av kostnadsansvaret, samt kostnadsjämförelser mellan därvid för trafikanten ifrågakommande alternativa transportsätt.

Trafikpolitiskt reform- och handlingsprogram

Trafikpolitiken bör enligt trafikutredningen i fortsättningen söka nå det uppsatta trafikpolitiska målet, icke genom att bibehålla och eventuellt öka måttet av regleringar utan genom att så långt möjligt reducera det hittillsvarande regleringssystemets omfattning. Trafikutredningen har sökt klarlägga de förutsättningar, som måste föreligga för att ett avskaffande av de gällande regleringarna helt eller delvis skall kunna ske. Den mest väsentliga av dessa förutsättningar har därvid befunnits vara att åstadkomma lika villkor i konkurrensen.

Att på en gång genomföra samtliga reformåtgärder i enlighet med de uppdragna trafikpolitiska riktlinjerna är enligt utredningen vare sig möjligt eller lämpligt, även om tid för förberedelser lämnas. Såväl producent- som konsumentsidan på transportmarknaden måste lämnas tid för anpassning. Redan med hänsyn till regleringssystemets omfattning står det klart att avvecklingen på landsvägstrafikens område måste ske successivt för att icke omställningsstörningar skall uppträda. Vidare är en successiv avveckling önskvärd med hänsyn till det förhållandet, att dessa regleringar i stora stycken förhindrat att verkningarna av järnvägssidans belastningar blivit än mer vittgående än de för närvarande är, och att denna effekt alltså kan behöva utnyttjas — om ock i förhållandevis snabbt avtagande grad — under den tid, som erfordras för att resultatet av belastningarnas borttagande skall hinna mogna och ge förbättrad balans i konkurrenssituationen.

För reformåtgärderna i vad avser lastbils- och traktortågstrafiken har trafikutredningen i betänkande III framlagt en etapp- och tidsplan. Enligt

denna skulle reformarbetet påbörjas 1/7 1963. Den första reformetappen omfattar de två åren fram till och med 30/6 1965 och den andra etappen de två åren fram till och med 30/6 1967, varefter slutetappen börjar 1/7 1967. Samtidigt har utredningen framlagt förslag om hur reformåtgärderna på järnvägssidan i tidshänseende bör anpassas till motsvarande åtgärder på landsvägssidan.

De på järnvägsområdet föreslagna reformåtgärdernas huvudsakliga innebörd och deras inplacering i den föreslagna etapp- och tidsplanen är följande.

Etapp I:

1) Åtgärder vidtas för fullföljande av en av utredningen framlagd tidsplan för bedrivande av nedläggningsundersökningar beträffande trafiksvaga järnvägslinjer.

2) Fullt driftbidrag lämnas SJ för förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjer, vilka SJ ej finner företagsekonomiskt motiverat att driva men som tillsviðare ej nedlagts.

3) Affärsbanenätet resp. de trafiksvaga järnvägslinjerna betraktas i fråga om den ekonomiska målsättningen för SJ såsom två separata rörelsegränar.

4) Strävan att erhålla viss avkastning å det i SJ nedlagda statskapitalet begränsas till den på affärsbanenätet belöpande delen av detta kapital och inriktas på en förräntning om tillsviðare mellan 5 och 6 % av detta kapital.

5) Till statsverket inbetalas före avskrivningar ett belopp motsvarande enligt normalräntefoten å lån från statens utlåningsfonder beräknad ränta å 75 % av affärsbanenätets statskapital.

6) Till utredning i särskild ordning hänvisas frågan huru uppkommande differens mellan SJ:s aktuella pensionsutgifter och företagets försäkrings-tekniskt beräknade pensioneringskostnader under de närmaste decennierna skall finansieras.

7) Den ekonomiska målsättningen för de trafiksvaga järnvägslinjer, på vilka driften tillsviðare måste upprätthållas, inriktas på en minimering av driftunderskottet under beaktande av kravet på tillfredsställande transport-försörjning.

8) Nedskrivning sker av det på de trafiksvaga järnvägslinjerna belöpande statskapitalet.

9) SJ befrias från transportplikt på affärsbanenätet utom i vad avser gods i hela vagnslaster.

Etapp II:

1) Möjligheter beredes SJ att differentiera taxorna efter kostnads- och efterfrågeförhållandena därigenom, att maximitaxorna ersättes med normal-taxor, vilka fastställes av järnvägsstyrelsen och vilka vid tillämpningen får såväl under- som överskridas.

2) Kvarvarande transportplikt på affärsbanenätet borttages.

3) Skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagntilldelning på affärsbanenätet samt i taxehänseende slopas.

4) SJ befrias från skyldigheten att hålla tillämpade transportavgifter offentliga, varvid bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag skall gälla.

Etapp III:

Sedan ett system med effektiv konkurrens trätt i funktion, göres avskrivningar inom affärsbanerörelsen efter konjunkturläget i form av variabla avskrivningar under lämpligt avvägd tidsperiod.

För den successiva liberaliseringen av *godstrafiken på landsväg* förordar trafikutredningen (III s. 41) primärt ett successivt borttagande av behovsprövningen på olika delområden men föreslår jämväl såsom komplement härtill en successiv uppmjukning av restriktiviteten i behovsprövningen inom de delområden, där den tillsvidare består. Det är enligt utredningen därvid av vikt, att tillståndsmyndigheterna lämnar utrymme för nya företag att etablera sig på transportmarknaden.

Med dessa utgångspunkter har utredningen föreslagit en etapp- och tidsplan för liberaliseringens fullständiga genomförande av i huvudsak följande innebörd.

Etapp I:

1) Från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser undantas förutom i gällande förordning angivna transporter även

- a) transporter av betfor,
- b) transporter av fabrikspotatis till stärkelsefabrik eller bränneri, av pulpa eller drank från sådan anläggning eller av konservärter eller andra trädgårdsprodukter från odlare till konservefabrik,
- c) vissa med traktortåg i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol,
- d) transporter av snö och is i samband med snöröjning,
- e) renhållningstransporter.

2) Från i yrkestrafikförordningen föreskriven behovsprövning befrias

- a) kooperativ körning med lastbil om högst 6,5 tons max.last, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda max.last ej överstiger 8 ton,
- b) transporter av fyllnads- eller returgods i samband med mjölktransport,
- c) med lastbil i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol.

3) Mindre restriktiv behovsprövning tillämpas för samtliga i det föregående ej angivna transporter med lastbil; inom ramen för en ökningskvot

av förslagsvis 15 % av föregående års transportarbete med lastbilar i beställningstrafik.

4) Rätten till samåkning i privat personbil utvidgas.

5) Uthyrningsrörelse med bil undantas från i yrkestrafikförordningen föreskriven behovsprövning.

Etapp II:

1) Från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser undantas ytterligare vissa transporter med traktortåg av lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket.

2) Från i yrkestrafikförordningen föreskriven behovsprövning befrias ytterligare transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons max.-last.

3) Mindre restriktiv behovsprövning tillämpas för samtliga i det föregående ej angivna transporter, inom ramen för en ökningskvot av förslagsvis 20 % av föregående års transportarbete med lastbilar i beställningstrafik.

4) Samtliga transporter befrias från lokalområdesbestämmelser, taxeplikt och transportplikt.

Etapp III:

Samtliga från yrkestrafikförordningens tillämpning ej helt undantagna transporter befrias från behovsprövning.

I denna etapp bör enligt av utredningen föreslagna *riktlinjer för omarbetning av yrkestrafikförordningens bestämmelser om godsbefordran med lastbil eller traktortåg* behovsprövningen slopas vid meddelande av trafiktillstånd för godsbefordran med sådana fordon. Likaså bör övriga regleringsbestämmelser, som begränsar konkurrensen, avskaffas. Regleringsföreskrifter, som befinnes erforderliga ur ordnings-, trafiksäkerhets- eller arbetarskyddssynpunkt, bör däremot alltså finnas.

Överlåtelse av trafiktillstånd bör vidare fritt kunna äga rum utan annan prövning än av den nytillträdande trafikutövarens lämplighet. Inlösensskyldighet med avseende å av dödsbo innehavda fordon bör icke ifrågakomma. Möjlighet till återkallelse av trafiktillstånd av annan anledning än brister i trafikutövarens lämplighet torde ej heller bära stadgas. Vidare bör den i 24 § yrkestrafikförordningen stadgade möjligheten för tillståndsmyndigheten att föreskriva anslutning till lastbilscentral eller liknande organisation borttas ur förordningen.

Även tillstånd att etablera lastbilslinjetrafik eller transportförmedling bör enligt trafikutredningens uppfattning undantagslöst meddelas utan behovsprövning. Med hänsyn till den prövning av trafikföretagarens lämplighet, som i princip bör förekomma vid etablerandet av yrkesmässig trafik eller transportförmedling, samt till eventuella samordningsbehov på den reguljära trafikens område bör emellertid ett tillståndsförfarande bibehållas.

Tillstånd till lastbilslinjetrafik eller transportförmedling bör i erforderlig utsträckning uppta föreskrift om skyldighet att driva trafikteknisk samtrafik med nu eller i framtiden anslutande företag samt om sättet för samtrafikens bedrivande.

Beträffande *blandade egen- och yrkestransporter* bör rent principiellt vid en tillämpning av den effektiva konkurrensens idé den konkurrensbegränsande regleringen slopas. Tveksamhet kan emellertid råda, huruvida en kostnadsintegration med bilägarers övriga affärsverksamhet kan undvikas. Om så icke kan ske, skulle den yrkesmässiga delen av trafiken kunna tänkas, åtminstone temporärt, bli utförd till avgifter, vilka ligger under den samhällsekonomiska mindrekostnadsnivån för trafikprestationen i fråga. På längre sikt synes detta emellertid icke vara att befara annat än såsom sporadiskt uppträdande fenomen. Otvivelaktigt förhåller det sig också så, att man här har tillgång till outnyttjad transportkapacitet med låga marginala kostnader. Den samhällsekonomiska vinsten av denna kapacitets utnyttjande synes uppväga eventuella temporära olägenheter av en kostnadsöverflyttning, om vilken man för övrigt ej vet huruvida den kommer tillstånd. Angivna förhållanden talar för att liberaliseringen också bör omfatta yrkesmässig beställningstrafik, som utföres med firmabilar, och att tillstånd härtill medges under samma förutsättningar, som uppställts i fråga om beställningstrafik för godsbefordran i åkerirörelse.

Den för närvarande föreskrivna *lämplighetsprövningen* avser dels den ifrågasatta trafiken såsom sådan, dels sökandens individuella förhållanden.

Vad beträffar frågan om trafikens lämplighet, har prövningen hittills influerats av dels med behovssynpunkterna mer eller mindre sammanhängande samhällsekonomiska synpunkter, dels synpunkter på sättet för trafikens anordnande. Då den allmänna riktpunkten ur trafiksäkerhetssynpunkt bör vara att någon skillnad icke skall göras mellan yrkesmässig och privat trafik i andra fall än då den yrkesmässiga trafiken nödvändiggör särbestämmelser på området, torde i princip frågan om för yrkesmässig trafik avsedda fordons tekniska lämplighet böra regleras av de allmänna trafiksäkerhetsbestämmelserna. Likaså bör frågan om fordons framförande på viss väg i princip regleras genom vägtrafikförordningens bestämmelser och, i förekommande fall, lokala trafikföreskrifter. Fordons användande på sådant sätt, att sanitära olägenheter ej uppkommer, synes böra regleras i hälsovårdsstadgan och, i förekommande fall, genom lokala hälsovårdsordningar. Frågan om restriktioner i anledning av eventuella krisförhållanden kan behandlas i särskild ordning och nödvändiggör i sig ej stadgande om permanent möjlighet till lämplighetsprövning. De ordnings-, trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelser, som icke skall gälla såväl privat som yrkesmässig trafik utan blott den senare kategorin, t. ex. bestämmelser om företeende av körplaner och förande av driftstatistik, bör ingå i yrkestrafikförordningen, men någon prövning av ifrågasatt yrkesmässig trafiks lämp-

lighet med hänsyn till dess tilltänkta uppläggning behöver icke ifrågakomma.

I yrkestrafikförordningen föreskriven prövning av sökandens individuella förhållanden omfattar dels en prövning av sökandens personella lämplighet såsom trafikutövare (»erfarenhet och vederhäftighet»), dels i viss mån en prövning av sökandens ekonomiska förutsättningar att upprätthålla en standardmässigt godtagbar trafik. Inom andra grenar av näringslivet torde visserligen från det allmännas sida saknas motsvarande villkor, när det gäller nyetablering, och det kunde därför ifrågasättas, om tillräckliga motiv föreligger för att här stadga en sådan särskild prövningsgrund. Vid en sådan relativt radikal omställning av förhållandena på transportmarknaden, som avskaffandet av den hittillsvarande behovsprövningen innebär, torde dock såväl sociala som trafiksäkerhetsmässiga synpunkter motivera att man — i varje fall i avbidan på resultatet av omställningen på ifrågavarande område — bibehåller bestämmelser av denna art.

I 12 § tredje stycket gällande yrkestrafikförordning föreskrives, att tillstånd till beställningstrafik får meddelas *juridisk person* allenast om särskilda skäl föreligger. Någon motsvarande begränsning är icke stadgad i fråga om tillstånd till transportförmedling. I den effektiva konkurrensens idé ligger emellertid, att trafikutövaren bör ha möjlighet att själv välja företagsform. Samtidigt bör i enlighet med vad tidigare diskuterats den individuella lämplighetsprövningen bibehållas. För att förena dessa båda synpunkter bör föreskrivas att rörelsen skall handhas av en utav tillståndsmyndigheten godkänd föreståndare, på vilken samma personella lämplighetskrav bör uppställas som på tillståndssökande fysisk person.

I princip borde trafikutövare, som utför sådana transporter, som jämlikt 2 § första stycket 2) gällande yrkestrafikförordning är undantagna från förordningens tillämpning, vara underkastade den individuella lämplighetsprövningen. Dessa undantag har huvudsakligen motiverats av att här en behovsprövning redan vid gällande regleringssystem icke ansetts erforderlig eller lämplig. Då de ifrågavarande transporterna emellertid därvid också undantagits från lämplighetsprövningen och det synes mindre väl förenligt med en liberaliserande trafikpolitik att stadga inskränkningar i en frihet, som redan medgetts, har trafikutredningen icke nu för sin del velat föreslå någon ändring på denna punkt i den definitivt omarbetade yrkestrafikförordningen utan lämnat frågan öppen.

Trafikutredningens här redovisade förslag till *synkronisering av järnvägs- och lastbilstrafikreformerna* grundar sig på överväganden rörande kravet på lika villkor i konkurrensen och de synpunkter som anlägges avser den grad av frihet som i olika hänseenden föreligger resp. inträder i och med reformprogrammets genomförande (III sid. 50—53).

I fråga om rätten att etablera och utvidga viss trafik utöver ramen för

redan disponerad transportkapacitet framhåller utredningen bl. a., att SJ är och kommer att förbli bundet av statsmakternas beslut. Den yrkesmässiga beställningstrafiken med lastbil får från och med den första reform-etappen alltmer vidgad frihet att öka sin transportkapacitet. SJ har inom ramen för disponerad men outnyttjad kapacitet större möjligheter än transportförmedlingsföretagen att insätta nya befordringslägenheter. De på lastbilssidan föreslagna ökningskvoterna ger emellertid ett gott utrymme för turlisteökningar, varför en mera markant skillnad i utvecklingsmöjligheter här ej uppstår. Föreliggande skillnader i etableringsmöjligheterna under första och andra reformetapperna synes enligt utredningen ej behöva påverka tidpunkten för genomförandet av föreslagna järnvägs-reformer.

Beträffande möjligheten att nedlägga olönsam trafik är SJ sämre ställt än lastbils- och transportförmedlingsföretagen. Det kan därför inte anses medverka till olikhet i konkurrensvillkoren, att utredningens förslag om fortsatta nedläggningsundersökningar omedelbart och under hela övergångstiden fullföljes.

Någon skyldighet att upprätthålla olönsam trafik åvilar inte lastbils- och transportförmedlingsföretagen. Däremot har SJ trafikeringsplikt på trafiksvaga järnvägslinjer. För likställighet i arbetsbetingelserna är det därför nödvändigt att SJ redan från och med första reformetappen erhåller föreslaget driftbidrag.

Rätten att åtaga sig visst transportuppdrag är i princip densamma för SJ och för åkeriföretagen. Villkorsföreskrifter förekommer emellertid i vissa fall på lastbilssidan, som begränsar transporträtten till uteslutande eller huvudsakligen lokala transporter. En motsvarighet härtill är dock i praktiken att SJ måste anordna vissa tåg som lokalgodståg, medan övrig godstrafik ombesörjes med fjärrgodståg. SJ har emellertid frihet att själv bestämma om sina tågplaner, medan en villkorsföreskrift av nyss angivet slag ej kan upphävas utan prövning av trafiktillståndsmyndigheten. Vidare begränsar gällande lokalområdesbestämmelser i viss mån lastbilarnas fria användning. Skillnader i konkurrensbetingelserna föreligger enligt utredningen otvivelaktigt på detta område, men med hänsyn bl. a. till att en mera liberal behovsprövning förutsatts bli tillämpad på lastbilsområdet kan dessa skillnader knappast tillmätas sådan betydelse, att de bör påverka reformprogrammet för järnvägstrafiken. Förekommande begränsningar i bilarnas användningsrätt torde under den successiva regleringsuppmjukningens gång böra borttas i den mån de hindrar en rationell fordonsanvändning.

Jämlikt 23 § 1 mom. yrkestrafikförordningen föreligger transportplikt för innehavare av tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran, under förutsättning bl. a. att avgift erlägges av en eller flera beställare för hel billast, såvitt ej den tillståndsgivande myndigheten föreskrivit annat. I

transportförmedling föreligger däremot icke transportplikt (men väl skyldighet att tillämpa fastställd turlista). Transportplikten på beställningstrafikens område är närmast nominell och utan praktisk betydelse, medan järnvägarnas transportplikt har en klart reell innebörd. Järnvägarna kan ej undandra sig transportplikt i fråga om styckegods, medan lastbilstrafikens möjlighet att i beställningstrafik och transportförmedling (som f. n. ej är taxereglerad) för styckegodssändning fordra betalning för hel billast gör transportplikten i fråga om styckegods för den helt övervägande delen av den med järnvägarna konkurrerande lastbilstrafiken illusorisk. För att skapa likställighet i praktiken torde SJ transportplikt på affärsbanenätet därför från och med första reformetappen böra inskränkas till att omfatta endast gods i hela vagnslaster. I andra reformetappen föreslår utredningen att transportplikten helt slopas för bägge trafikgrenarna.

Över sin ekonomiska målsättning äger lastbils- och transportförmedlingsföretagen redan nu att själva bestämma. Det är därför enligt utredningen naturligt att förslagen rörande SJ:s ekonomiska målsättning genomföres från och med den första reformetappen. Vidare bör frågan om SJ:s pensionsutgifter göras till föremål för snar utredning.

Förslaget om variabla avskrivningar inom affärsbanerörelsen har utredningen förutsatt träda i kraft, sedan ett system med effektiv konkurrens trätt i funktion. Denna reform hänförs därför till tredje etappen, vilket motiveras även av att problemställningen omfattas av den 1962 tillsatta affärsverksutredningens uppdrag.

Beträffande taxeplikten föreslår utredningen samtidigt upphävande i andra reformetappen såväl på lastbilssidan som på järnvägssidan. För bägge trafikgrenarna förutsättes härvid också den allmänna konkurrenslagstiftningen träda in och ersätta regleringssystemet.

I och med att transportplikten i andra reformetappen häves på lastbilssidan bör också SJ befrias från skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagnutdelning på affärsbanenätet och i taxehänseende. Några liknande skyldigheter föreligger nämligen inte på lastbils- och traktortågstrafikens områden.

Någon skyldighet att hålla tillämpade transportavgifter offentliga föreligger ej för åkeri- och transportförmedlingsföretagen. När taxeplikten slopas för SJ i andra reformetappen, bör därför för deras del även offentlighetstvånget hävas.

Beträffande *luftfarten* framhåller trafikutredningen att målsättningen bör vara full täckning av statsverkets kostnader för den inrikes luftfarten samt föreslår att första reformetappen skall innefatta krav på täckning av ca två tredjedelar av dessa kostnader.

Särskilda yttranden

I ett till betänkande I fogat särskilt yttrande framhåller *ledamoten Meidner* med instämmande av *ledamoten Asp* bl. a. i fråga om trafikutredningens principiella resonemang att utredningen enligt hans mening starkt överdrivit värdet av fri konkurrens för åstadkommandet av en effektivt arbetande transportapparat. Meidner anför vidare att möjligheterna att skapa den likhet i villkoren mellan olika trafikmedel, som enligt utredningen är en förutsättning för effektiv konkurrens, förefaller starkt begränsade. Konkurrensen är i verkligheten alltid en konkurrens om varje transportuppdrag, och de samhällsekonomiska kostnaderna för alternativa transportsätt borde därför beräknas för varje uppdrag och inte för olika transportgrenar som helhet. Stora svårigheter möter vidare att praktiskt genomföra kostnadsansvarighetsprincipen i de fall, där kostnaderna överhuvudtaget kan beräknas. Så t. ex. kan biltrafiken inte belastas olika och taxorna kan inte differentieras med hänsyn till på vilka vägar och vid vilka tider trafiken förs fram. Utan en sådan differentiering — som är administrativt omöjlig att genomföra — kan trafikanterna svårigen påverkas så att konkurrensen leder fram till en transportapparat till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Förutsättningen om ett konsekvent genomfört kostnadsansvar som underlag för en i egentlig mening fri konkurrens måste sålunda förbli en ytterligt grov approximation.

Meidner finner det under sådana förhållanden inte vara befogat att så ensidigt som utredningens majoritet betona den fria och »sunda» konkurrensen som »en mäktig stimulans till en progressiv ekonomisk utveckling» och så oförbehållsamt lägga den som principiell grundval för den framtida trafikpolitiken. Konkurrensen är endast ett av medlen att ge ökad effektivitet åt transportapparaten; samordnande och reglerande ingrepp utgör ett annat.

Enligt Meidners uppfattning hade det varit lämpligare, om utredningen redovisat och diskuterat de särskilda omständigheter, som försvårar en tillämpning av frikonkurrensprincipen inom transportväsendet, vilka har avseende dels på förhållandet att trafikväsendets fasta anläggningar är så kapitalkrävande, att samhället praktiskt taget helt svarar för dem och därmed för en viss samordning och dels därpå att frågan om trafiksäkerheten inte kan skiljas från de trafikpolitiska problemen.

Ledamoten Åselius anför med instämmande av *ledamoten Kollberg* i särskilt yttrande i anslutning till betänkande I bl. a., att de utanför kostnadsansvaret på motorismen lagda skatterna utgör ett klart avsteg från kostnadsansvarighetsprincipen och att utredningen icke bort acceptera detta utan föreslå antingen ett borttagande av ifrågavarande skatter eller andra trafikpolitiska åtgärder ägnade att likställa transportmedlen i konkurrensen.

I ett till betänkande III fogat särskilt yttrande förordar *ledamoten Kollberg* en snabbare liberaliseringstakt på landsvägstrafikens område än den av utredningsmajoriteten föreslagna. Detaljinnehållet i Kollbergs yttrande redovisas närmare i anslutning till behandlingen av de olika konkreta förslagen.

Reservationer

I en till betänkande I fogad reservation säger sig *ledamoten Kollberg* dela trafikutredningens uppfattning att det allmännas investeringsverksamhet i stort sett kan styras av konkurrens- och efterfrågeprinciperna. Enligt reservantens mening har utredningen emellertid frångått denna sin grundsyn, då den samtidigt hävdar att särskilda avgiftsdifferentieringar eller fysiska regleringar i vissa fall skulle kunna övervägas för att styra efterfrågan på ett från samhällsekonomisk synpunkt riktigare sätt. Detta inger allvarliga betänkligheter från principiell synpunkt och det har inte visats att sådana åtgärder kan genomföras på ett praktiskt och smidigt sätt.

I en till betänkande III fogad reservation, som endast avser formerna för liberaliseringsprogrammets genomförande på landsvägstrafikens område, framhåller *ledamöterna Asp, Dillén och Sjöberg* bl. a. att liberaliseringen under den första och andra reformetappen huvudsakligen bör äga rum genom en fortlöpande uppmjukning av restriktiviteten i behovsprövningen och kombineras med ett borttagande av behovsprövningen endast på sådana delområden, där så kan ske utan att förutsättningarna för verkställande i övrigt av den tillsvidare kvarvarande men alltmer uppmjukade behovsprövningen i någon väsentlig mån rubbas. Den successiva uppmjukningen av regleringen bör genomföras samtidigt över hela den yrkesmässiga lastbilstrafikens område. Detta möjliggör en mera smidig anpassning av liberaliseringen med hänsyn till de följdverkningar, som densamma befarats kunna medföra i arbetarskydds- och arbetsmarknadshänseende samt från trafiksäkerhetssynpunkt. De olägenheter, som från vissa håll ansetts förknippade med ett system med dels behovsprövad, dels fri yrkesmässig trafik, skulle också härigenom reduceras. Reservanterna föreslår en från majoritetsförslaget avvikande utformning av den mindre restriktiva behovsprövningen samt anser att skogstransporterna med lastbil under den första och andra reformetappen alltför ofta bör vara behovsprövade och att en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas för skogsbilarna. Däremot föreslår reservanterna att transporter med specialbilar undantages från föreskriven behovsprövning från och med den andra reformetappen.

Yttranden

I trafikutredningens beskrivning av det rådande läget på transportmarknaden instämmer, med olika nyanseringar, flerta-

let av de remissinstanser som uttalat sig härom. Sålunda säger sig *sjöfartsstyrelsen* dela utredningens principiella uppfattning att en samhällsekonomiskt gynnsam balans inom transportväsendet inte kan nås inom det nuvarande regleringssystemet. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anför att de under ett tidigare skede i utvecklingen givna trafikpolitiska lösningarna framstår såsom föråldrade mot bakgrunden av den expanderande bilismen och det ökade trafikflyget. Medan såväl den privata som yrkesmässiga biltrafiken och på sistone även trafikflyget i växande omfattning kunnat erbjuda järnvägarna konkurrens, har dessa på grund av de särskilda villkor och förpliktelser, som är förbundna med järnvägsdriften, kommit i ett klart underläge i förhållande till sina konkurrenter. *Länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller att en viss trafikavledning från järnvägarna är en naturlig konsekvens av landsvägstrafikens intensiva utveckling, men att transportuppgiften för järnvägstrafikens del ytterligare minskats till följd av de fastlåsta positioner vari denna haft att möta konkurrensen. Det råder ej tvivel om, att dessa omständigheter onödigt fördyrat transportarbetet, varit till förfång för transportkonsumenterna och medfört ekonomiska skadeverkningar för samhället i dess helhet. *Näringsorganisationerna* godtar i dess huvuddrag trafikutredningens allmänna beskrivning av läget på transportmarknaden, men framhåller att järnvägen har kvar en tekniskt betingad monopolställning inom icke oväsentliga delar av sin verksamhet och att järnvägarna genom bl. a. biltrafikregleringen skyddats mot konkurrens från andra trafikmedel. Att järnvägarna trots detta inte kunnat uppnå balans i sin ekonomi förklaras av att SJ, framförallt med hänsyn till befolkningen i glesbygder, gått försiktigt fram med anpassningen till den ändrade trafikefterfrågan. Däremot är det inte välgrundat att tillmäta övriga — vid sidan av trafikeringsplikten på de trafiksvaga bandelarna — från samhällets sida ålagda särskilda förpliktelser för SJ någon större betydelse.

Till den av trafikutredningen lämnade beskrivningen av utvecklingen på järnvägsområdet vill *järnvägsstyrelsen* foga att järnvägen i de trafiksvaga relationerna fått behålla sådan trafik, som till lägre totalkostnad kunde helt ombesörjas av bilar efter järnvägens nedläggning.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län framhåller, att det på biltrafikens område hittills utvecklats en av staten stödd monopolställning för den yrkesmässiga biltrafikens utövare, samtidigt som den expanderande biltrafiken i sin helhet på väsentliga områden fått sina utvecklingsmöjligheter beskurna genom yrkestrafikförordningens bestämmelser. *Kooperativa förbundet* framhåller, att nackdelarna för trafikanterna är påtagliga i nuvarande läge på transportmarknaden. Det kan visserligen göras gällande, att landsvägstrafiken äger större frihet i avgiftssättningen än SJ. Denna frihet kan emellertid utnyttjas och utnyttjas även i syften, som står i direkt motsättning till trafikanternas-transportkonsumenternas intressen. SJ:s möjligheter att utnyttja sin taxesättning för att nå resultat, som överskrider

kostnadstäckningen på de högtrafikerade, bäst givande bandelarna har skänkt motsvarande möjligheter för den yrkesmässiga landsvägstrafiken att sammansluta sig i kartellartade organisationer och bedriva en monopolartad avgiftspolitik. Det statliga tillståndstvånget för den yrkesmässiga vägtrafiken förhindrar i sin mån nyetablering av yrkesmässiga lastbilsföretag, vilka annars kunde bidra till att bryta eller modifiera denna monopolartade avgiftssättning. *Riksförbundet Landsbygdens folk* framhåller, att de mer eller mindre starkt utpräglade monopolbildningar som förekommer på transportmarknaden i många avseenden torde verka fördyrande och medföra ett dåligt kapacitetsutnyttjande av de transportmedel som finns inom landet. *Motororganisationerna* anför, att den faktiska utvecklingen delvis lett till en dominerande ställning för SJ och dess dotterföretag, som innebär inskränkningar i fråga om trafikanternas fria val av transportmedel. En följd härav synes ha blivit en transportekonomiskt olämplig överdimensionering av egentransportverksamheten.

Statens biltrafiknämnd hävdar, att det inom ramen för yrkestrafikförordningen funnits utrymme för konkurrens om transportuppdragen. *Föreningen Sveriges inrikessjöfart* framhåller, att konkurrensen från utländskt tonnage visserligen starkt spelat in vid den större kustfartens upphörande, men att det avgörande varit den av SJ förda taxepolitiken med särskilt stora individuella fraktnedsättningar i trafikrelationer med inbördes sjöfartsförbindelse. *Svenska omnibusägareförbundet* och *Svenska droskbilägareförbundet* understryker trafikutredningens uttalanden om ökande svårigheter inom buss- och drosktrafiken.

Det helt övervägande antalet remissinstanser är också eniga med trafikutredningen om behovet av en ändring i det trafikpolitiska systemet på sådant sätt, att det bättre än hittills stimulerar en uppdelning av transporterna de olika trafikgrenarna emellan i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar.

Mot den i utredningsdirektiven angivna och av trafikutredningen accepterade allmänna trafikpolitiska målsättningen har ingen av de hörda remissinstanserna haft något att erinra. Rörande tolkningen av dess reella innebörd har dock vissa synpunkter anförts, vilka närmare behandlas i det följande.

Även när det gäller valet av metod för att uppnå det uppställda trafikpolitiska målet instämmer det övervägande flertalet av de remissinstanser, som uttalat sig härom, i trafikutredningens principresonemang, i åtskilliga fall dock med understrykande av speciella synpunkter och modifikationsönskemål. *Statskontoret* säger sig sålunda dela trafikutredningens uppfattning om det önskvärda av en utveckling, som skapar förutsättningar för friare konkurrensförhållanden på transportmarknaden. Även *lantbruksstyrelsen* och *domänstyrelsen* biträder trafikutredningens principiella uppfattning. *Statens jordbruksnämnd* uttalar

sin anslutning till huvudlinjen i betänkandet, nämligen att öka utrymmet för fri konkurrens på lika villkor. *Näringsfrihetsrådet* framhåller att åtskilliga av regleringarna på trafikområdet har sin bakgrund och motivering i förhållanden, som numera i väsentliga delar försvunnit eller förändrats och som, så vitt nu kan bedömas, knappast kan förväntas återkomma inom överblickbar framtid. Dylika regleringar bör inte bibehållas och den principlösning, som trafikutredningen förordar, är att välkomna från de synpunkter näringsfrihetsrådet har att företräda. Även *överståthållarämbetet* och *länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands, Jönköpings, Gotlands, Blekinge, Malmöhus, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands, Kopparbergs, Västernorrlands, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län* har uttalat sin anslutning till huvuddragen i trafikutredningens principresonemang. *Näringsorganisationerna, Kooperativa förbundet, Svenska mejeriernas riksförening u.p.a. och Skogsbrukets motortransportkommitté* ansluter sig uttryckligen till de av trafikutredningen angivna grundvalarna för trafikpolitiken. *Åkeriföretagarnas centralförening* uttalar sin tillfredsställelse med att trafikutredningen med sin principiella grundsyn på den framtida trafikpolitiken vill skapa fri konkurrens mellan transportmedlen. *Handelsanställdas förbund* ansluter sig i princip till trafikutredningens grundtanke och även *Svenska lokaltrafikföreningen* instämmer i utredningens principresonemang.

Även *järnvägsstyrelsen, järnvägsrådet, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, luftfartsstyrelsen, statens biltrafiknämnd* och *sjöfartsstyrelsen* delar i stort trafikutredningens uppfattning att idén om konkurrens på möjligast lika villkor bör vara en vägledande princip för trafikpolitiken. Ej heller *Svenska landskommunernas förbund* eller *Svenska järnvägsföreningen* har något att erinra häremot. *Motororganisationerna* ansluter sig ävenledes i princip till tanken att trafikpolitiken utformas i riktning mot ett system med mindre hårda regleringar.

Chefen för försvarsstaben finner ur försvarssynpunkt i huvudsak intet vara att erinra mot i betänkandet framförda riktlinjer och förslag. *Överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* säger sig vara införstådd med utredningens principiella inställning, men vill understryka angelägenheten av att de beredskapsmässiga synpunkterna i tillbörlig utsträckning beaktas. *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* har ej heller något att erinra mot trafikutredningens principiella riktlinjer, men vill kraftigt framhålla betydelsen av att trafiksäkerhetsintresset hela tiden noga beaktas vid reformernas genomförande.

Arbetsmarknadsstyrelsen anför att det är viktigt, att trafikväsendet fungerar effektivt och icke tar i anspråk större del av samhällets kapital- och arbetskraftsresurser än nödvändigt. Vid ställningstagande till trafikpolitiska frågor måste emellertid hänsyn även tagas till återverkningar, som kan uppstå för samhälls- och befolkningsutvecklingen, om trafikför-

sörjningen i vissa landsdelar inte är tillfredsställande. *Skogsstyrelsen* ansluter sig i stort till trafikutredningens allmänna trafikpolitiska principer, men framhåller att dessa inte får hårdnas. Fall kan sålunda föreligga, där en samordning av olika trafiksätt är betydligt mer angelägen än en trafikuppdelning. *Kommerskollegium* anför att flera omständigheter tyder på att utredningen i många stycken har samma uppfattning som kollegium. Kollegium framhåller emellertid att det bör ankomma på det allmänna att ytterst bära ansvaret för att varje del av landet har transportmedel som tillgodoser konsumenternas berättigade krav på regelbunden trafik. Detta skulle dock inte behöva kräva konkurrensbegränsande regleringar utan det vore tillfyllest med ett system, innebärande ekonomiskt stöd åt dem som ville åtaga sig att upprätthålla ej lönsam regelbunden trafik i skälig omfattning. Sedan sålunda den såsom nödvändig bedömda regelbundna trafiken säkerställts, lämnas hela fältet fritt för full konkurrens om transportuppgifterna. *Länsstyrelsen i Malmöhus län* anser likaledes att några delade meningar ej behöver råda om de teoretiska grundprinciper, som utredningen baserat sitt resonemang på men hävdar att dessa äger tillämpning endast i de ur näringslivets synpunkt väl tillgodosedda landsdelarna. *Kommittén för näringslivets lokalisering* anser att en successiv uppmjukning av gällande regleringsbestämmelser i syfte att få till stånd en uppdelning av transporterna på de olika trafikgrenarna i överensstämmelse med deras kostnads- och kvalitetsförutsättningar kan väntas medföra fördelar för näringslivet i dess helhet. Det föreslagna reformprogrammet kan emellertid få en varierande effekt för näringslivet i olika delar av landet beroende på växlande kommunikationsförhållanden och skilda förutsättningar för näringslivets utveckling.

Några remissinstanser anser i likhet med utredningsledamoten Meidner, att trafikutredningen överskattat värdet av den effektiva konkurrensen såsom trafikpolitiskt medel. Sålunda säger sig *länsstyrelsen i Gävleborgs län* dela utredningens uppfattning, att i princip den lösningen är att föredraga, som innebär ett mindre mått av regleringar och ett större mått av fritt utövad konkurrens. *Länsstyrelsen* anser emellertid att utredningen i viss mån överbetonat värdet av den fria och »sunda» konkurrensen. *Svenska järnvägsmanufakturbundet* accepterar också principen om ökad konkurrens såsom en metod att nå ökad effektivitet på transportmarknaden, men anser att utredningen i hög grad överskattat värdet av den fria konkurrensen. En alltför långt driven konkurrens medför slöseri med samhällets resurser, särskilt inom områden med svagt trafikunderlag. *Riksförbundet Landsbygdens folk* anför att en uppmjukning av de regleringar och restriktioner, som gäller för den yrkesmässiga trafiken, varigenom den fria konkurrensen kan ges bättre spelrum, åtminstone i viss utsträckning kan bidra till en effektivisering av transportmarknaden. Men det förefaller som om utredningen något överdrivit den positiva effekten av den fria kon-

kurrensen, liksom också möjligheterna att i praktiken åstadkomma en konkurrens på lika villkor.

Landsorganisationen anser utredningens principiella diskussioner och uttalanden rörande de trafikpolitiska medlen vara ytliga och förenklade och anför att utredningens grundläggande syn på dessa medels utformning allvarligt kan ifrågasättas. Självfallet bör i dessa medel ingå inslag av konkurrens, men de trafikpolitiska medlen kan knappast så ensidigt som i utredningen gjorts gällande byggas upp därpå. Ett lands trafikpolitik måste också baseras på starka samordningsinslag, där det åligger samhällets organ att bedriva och planera trafikpolitiken från utgångspunkten att olika transportmedel vid varje tidpunkt måste komplettera varandra på ett optimalt sätt och att olika landsdelars trafikapparat måste ingå såsom delar i ett för hela landet integrerat system.

Svenska transportarbetareförbundet anför att utredningens målsättning, »fri konkurrens på lika villkor», är ytterst överdriven och instämmer till alla delar i utredningsledamoten Meidners särskilda yttrande. *Svenska skogs- och flottningsarbetareförbundet* säger sig dela utredningens principiella ståndpunktstaganden i fråga om den trafikpolitiska målsättningen med de nyanseringar och erinringar, som framförts i ledamoten Meidners särskilda yttrande.

Svenska stadsförbundet betonar att reglerna om konkurrens på lika villkor och full kostnadsansvarighet för varje särskilt trafikslag endast har begränsad tillämplighet vid utformningen av städernas trafikpolitik och att det är påkallat, att man även från statsmakternas sida uppmärksammar behovet av särskilda åtgärder för att upprätthålla balansen mellan individuella och kollektiva transportmedel i städerna.

Avvisande till förslaget om regleringssystemets ersättande med ett konkurrenssystem ställer sig *Svenska droskbilägareförbundet*, som i ett särskilt tillägg till motororganisationernas yttrande framhåller att ett genomförande av utredningens allmänna grundprinciper kommer att medföra ökad konkurrens från övriga trafikmedel, som blir synnerligen svår att möta för drosknäringen med nuvarande struktur- och företagsform. *Linjeflyg AB* hemställer slutligen att de i betänkandet föreslagna riktlinjerna för svensk trafikpolitik inte måtte godtagas.

De remissinstanser, som uttalat sig beträffande kravet på en tillfredsställande transportförsörjning, delar trafikutredningens uppfattning att detta krav måste leda till vissa modifikationer av en på kostnadsansvarighets- och lönsamhetsprinciperna grundad trafikpolitik. Flera av dessa remissinstanser instämmer också i huvudsak i de synpunkter, som trafikutredningen anför i denna fråga. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* instämmer sålunda i utredningens uppfattning att en trafikpolitik, som siktar till en hög samhällsekonomisk effektivitet för transportapparaten, bör modifieras med hänsyn till önskemålet om tillfreds-

ställande transportstandard även för befolkningen inom glesbygderna och framhåller att rimliga önskemål om en tillfredsställande transportförsörjning icke får eftersättas för kravet på ett effektivt bedrivande av verksamheten. Det måste vara samhället, som har att svara för de kostnader, som upprätthållande av denna standard kräver. *Länsstyrelsen i Värmlands län* understryker särskilt — med hänsyn till vikten av att glesbygdsbefolkningens berättigade krav på tillfredsställande transportförsörjning tillgodoses — att det torde bli nödvändigt att med driftbidrag upprätthålla under-skottstrafik, intill dess på sikt betryggande ersättningstrafik kan anordnas. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* framhåller att trafikpolitiken måste ingå som ett led i befolknings- och näringsutvecklingen och utgöra ett sekundärt hjälpmedel för lokaliseringpolitiken. I de fall, då en trafiknedläggning av företagsekonomiska skäl är aktuell, synes driftbidrag böra övervägas för upprätthållande av en ur samhällssynpunkt nödig transportförsörjning. *Generalpoststyrelsen* betonar angelägenheten av att åtgärder vidtas för bevarande av samhällsnyttig busstrafik i glesbygderna. *Näringsorganisationerna* delar trafikutredningens uppfattning, att frågan om en tillfredsställande transportförsörjning är ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen blott när det gäller persontrafiken på landsbygden. Organisationerna framhåller emellertid att ett kompensationsförfarande genom driftbidrag från det allmänna principiellt inger betänkligheter, i synnerhet därför att systemet är svårt att förena med rimliga krav på företagsekonomisk effektivitet. *Motororganisationerna* har i princip icke några erinringar att göra mot utredningens uppfattning i detta avseende. De framhåller att det måste vara riktigt att i första hand betrakta de här ifrågakvarande problemen inte som trafikpolitiska utan som allmänpolitiska och sociala.

I andra yttranden har betonats det önskvärda i en mindre snäv avgränsning av den trafiksektor, som bör komma under bedömande i förevarande hänseende. Sålunda anför *länsstyrelsen i Gotlands län* bl. a. att synpunkter av social, kulturell, befolknings- och näringspolitisk, beredskapsmässig och rättvisebetonad art mer eller mindre ligger bakom strävandena att motverka ej blott en utflyttning från Gotlands län utan också flyttning från perifera delar av länet till mera centralt belägna områden. Förutsättning för framgång i dessa strävanden är emellertid att de perifera områdena icke isoleras genom nedläggning av busslinjer. Driftbidrag för upprätthållandet av olönsam busstrafik torde icke bli av sådan storlek att den upptoffring bidraget innebär kan ifrågasättas komma att stå i mindre rimlig proportion till de skadeverkningar som avvärjes genom bidraget. Med tanke på förhållandena i länet ställer sig länsstyrelsen tveksam till riktigheten av utredningens uttalande att spørsmålet om den tillfredsställande transportförsörjningen är ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen endast i den del det har avseende å persontrafiken på landsbygden och att därför det företagsekonomiska lönsamhetskravet i princip bör upprätthållas för all

ny- och reinvestering i vad avser godstrafik. En viss subventionering av godstrafiken kan vara en nödvändig men också en tillräcklig förutsättning för att åt en bygd bevara eller förvärva en sysselsättningsmöjlighet, utan vilken en förvandling från levande bygd till ödebygd icke kan förhindras.

Kommittén för näringslivets lokalisering framhåller att bl. a. frågorna om nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer och SJ:s taxesättning är av stort intresse för den fortsatta behandlingen inom kommittén av spörsmål, som rör den samhälleliga lokaliseringsverksamheten. Vid denna behandling torde även trafikpolitiska åtgärder komma att diskuteras med hänsyn till den betydelse, som kommunikationsväsendet och transportkostnaderna visat sig ha för lokaliseringen av olika verksamheter inom näringslivet. *Länsstyrelsen i Kalmar län* redovisar åtskilliga synpunkter på frågan om vad som bör inrymmas i begreppet tillfredsställande transportförsörjning och framhåller bl. a. färdhastighetens betydelse. Länsstyrelsen uttalar också som sin bestämda uppfattning, att en bygd för att dess anspråk på transportförsörjning skall anses tillfredsställande tillgodosedda, bör ha tillgång till såväl järnvägs- som landsvägstrafik, där det inte kan anses klart ändamålslost. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* framhåller att för Norrland med dess ringa industrialiseringsgrad trafikpolitiken bör bedrivas så, att den direkt främjar näringslivets utveckling, bl. a. genom en taxepolitik, som lindrar den ekonomiska olägenheten av de stora avstånden. Länsstyrelsen understryker starkt vikten av att liberaliseringen inte medför en försämring för befolkning och näringsliv i Norrland. Även *länsstyrelsen i Norrbottens län* anför att vid lösningen av transportfrågorna hänsyn måste tagas till befolknings-, bebyggelse- och näringsförhållanden. Norrbotten intar i dessa avseenden en markerad särställning inom riket. *Riksförbundet Landsbygdens folk* uttalar att samhället måste ta på sig ansvaret för att en fullgod transportförsörjning upprätthålles i alla delar av landet. Lön-samhetssynpunkter av innebörd, att full kostnadstäckning skall uppnås inom varje särskilt område eller på varje bansträcka kan inte anläggas. Statsjärnvägarna kan inte betraktas som ett rent affärsföretag utan måste allt framgent fylla funktionen av samhällsnyttig institution. Människor och näringsliv i olika delar av landet måste beredas en så långt möjligt likvärdig standard i fråga om kollektiva transport- och färdmedel.

Svenska stadsförbundet anser det vara tveksamt om man kan ge trafikpolitiken en så begränsad och övervägande passiv roll i samhällsutvecklingen som utredningen gjort. För stadssamhällenas del är detta i vart fall uteslutet och trafikapparaten är där en hörnsten i samhällsbyggnaden. *Svenska landskommunernas förbund* ifrågasätter om inte förhållandena nu blivit sådana i vissa områden av landets glesbygder, att en tillfredsställande transportförsörjning redan saknas.

Järnvägsstyrelsen framhåller att med den fortsatta expansionen av de individuella trafikmedlen och den sannolika fortsatta uttunningen av tra-

fik- och befolkningsunderlaget på landsbygden torde en tillfredsställande transport- och serviceförsörjning endast kunna åstadkommas genom samarbete mellan de kollektiva transport- och serviceföretag, som arbetar i regionen. Som replipunkter för uppbyggandet av en sådan allmän »sammällstjänst» eller »medborgartjänst» kan tjäna de buss-, lastbils-, transport-, förmedlings- och droskbilsföretag samt järnvägs-, post- och telestationer, som finns inom regionen. *Svenska omnibusägareförbundet* framhåller att det alltså finns betydelsefulla transportuppgifter, som i varje fall under överskådlig framtid måste lösas inom den allmänna transporttjänstens ram. Som väsentlig i detta avseende framstår uppgiften att tillfredsställa de angelägnaste transportbehoven hos den övervägande del av befolkningen, som ännu inte har och i stor utsträckning ej heller kan förväntas få tillgång till privata personbilar. Transportbehoven gäller främst resor till och från skola, arbetsplats, läkare, sjukhus m. m. Av nödvändighetskaraktär är också postbefordran samt i stor utsträckning även tidnings- och paketgodsbefordran — transportuppgifter, som många gånger lämpligast och billigast koordineras med annan transportverksamhet och därmed bidrar till att skapa underlag för en reguljär transporttjänst. Transportuppgifter av anført slag, vilka enligt förbundets mening utgör kärnan i begreppet tillfredsställande transportförsörjning, löses för närvarande i mycket stor utsträckning genom utnyttjande av busstrafikens tjänster.

Svenska lokaltrafikföreningen påpekar att trafikutredningen ansett frågan om en tillfredsställande transportförsörjning vara ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen endast i den del det har avseende på landsbygdstrafiken och då i första hand glesbygdstrafiken. En sådan begränsning av problemställningen kan föreningen ej ansluta sig till. Föreningen anser att frågan är av väsentlig betydelse även för tätortsområdena, där exempelvis trafik under natt och tidiga morgnar i princip är av samma slag som glesbygdstrafiken.

Linjeflyg AB (LIN) anser, att det allmänna intresset av att upprätthålla en ändamålsenlig transportapparat skall inrymmas i kravet på tillfredsställande transportförsörjning. LIN menar också, att detta intresse i realiteten är så trängande att staten inte kommer att kunna underlåta att ingripa för att förhindra, att t. ex. inrikesflyget blir utmanövrerat vid en trafikpolitik, som syftar till »fri konkurrens» av det slag, trafikutredningen tänkt sig. Därvid skulle staten kunna tvingas stödja inrikesflyget genom driftbidrag. Dessa skulle få karaktären av direkta subventioner, d. v. s. just den form av statligt stöd, som enligt trafikutredningens direktiv bör undvikas. Det måste ur alla synpunkter vara bättre att trafikpolitiken utformas så att inrikesflyget — likaväl som andra trafikmedel, inbegripet järnvägen — skall få sådana förutsättningar för sitt arbete, att det utan dylikt stöd och med minsta möjliga stöd av annat slag skall kunna utvecklas efter sina naturliga förutsättningar. Självfallet bör dessa grunder ut-

formas så att de, så långt det är möjligt, ger utrymme för en konkurrens på lika villkor.

Utredningens förslag att kompensation för upprätthållande av samhälls-nödvändig underskottstrafik skall lämnas i form av driftbidrag, har i övrigt tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det helt övervägande antalet av de remissinstanser, som uttalat sig härom. De erinringar, som rests, avser främst frågan om driftbidraget till SJ och behandlas närmare i det följande. *Generalpoststyrelsen* förutsätter att jämväl den statliga busstrafiken kommer att lämnas möjlighet till erhållande av driftbidrag.

Av de remissinstanser, som särskilt uttalat sig om utredningens åsikt, att effektiv konkurrens i vissa fall kan visa sig vara ett otillräckligt medel att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning och en tillfredsställande transportförsörjning och att regleringsåtgärder undantagsvis kan ifrågakomma, har flertalet motsatt sig dylika åtgärder. Sålunda anser t. ex. *näringsorganisationerna* att dylika regleringsåtgärder på ett flagrant sätt skulle strida mot trafikutredningens grundläggande trafikpolitiska riktlinjer och därför måste avvisas redan av principiella skäl. Utredningen har inte heller visat, att behov av sådana regleringsåtgärder föreligger.

Riksförbundet Landsbygdens folk hävdar däremot att ett system med koncessionsskydd i förening med trafikeringsplikt möjliggör en kostnadsutjämning mellan trafiksvaga och trafikstarka linjer, som i hög grad kan begränsa behovet av driftbidrag. *Svenska lokaltrafikföreningen* framhåller att trafikpolitiken inom föreningens intresseområde måste bygga på samordnande och reglerande ingrepp i betydligt större utsträckning än vad utredningens uttalade huvudtankar angiver. En långt gående liberalisering av tillståndsgivningen och en däremot svarande övergång till fri konkurrens torde icke utan mycket stora olägenheter kunna genomföras för den kollektiva persontrafiken.

De remissinstanser, som uttalat sig om utredningens allmänna synpunkter på investeringsbedömningen, har i stort sett instämt i vad utredningen anfört. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* understryker dock de svårigheter som föreligger att tillämpa konkurrens- och efterfrågeprinciperna när det gäller att fördela ett givet investeringsutrymme. För att klarlägga dessa frågor erfordras grundläggande utredningar för mera detaljerad bedömning av angelägenheten och lönsamheten av de olika investeringsobjekten. *Sjöfartsstyrelsen* påpekar vikten av en samlad överblick över investeringarna inom de olika trafikgrenarna. Samma måttstock måste tillämpas vid avvägningen av statliga investeringar inom de olika huvudgrupperna av transportleder. Det förhållandet att det finns en specialbudget för automobilskattemedlen får sålunda inte medföra ett lägre samhällsekonomiskt förräntningskrav på väginvesteringarna än som tillämpas på t. ex. investeringar inom sjöfartens område.

Luftfartsstyrelsen framhåller, att det vid avvägningen av den inbördes storleken av olika investeringar bör beaktas, att man genom investeringarna för civilflyget uppnår en kvalitativ förbättring av transportapparaten som regelmässigt icke torde kunna tillnärmelsevis erhållas ens genom mångdubbelt större investeringar för landsvägs- eller järnvägstransporter. *Linjeflyg AB* säger sig vilja fästa uppmärksamheten på att de största möjligheterna till rationalisering och teknisk utveckling synes ligga på flygets och landsvägstrafikens område. Trafikutredningens betoning av järnvägen är vid detta förhållande ägnad inge farhågor.

Motororganisationerna har i princip inte något att erinra mot utredningens uppfattning, att ansvaret för investeringsverksamheten med avseende å de fasta trafikanläggningarna — såväl beträffande vägar som järnvägar — bör åvila det allmänna i enlighet med det system som utvecklingen lett fram till. Organisationerna understryker likaledes utredningens konstaterande, att den schematiska avgiftsbeläggningen icke medför så stora avvikelser från kostnadsansvarighetsprincipen, att man behöver befara att investeringsverksamheten av den anledningen icke kan styras på ett ur samhällsekonomisk synpunkt lämpligt sätt. Organisationerna framhåller emellertid skillnaden mellan järnvägs- och landsvägsinvesteringar och erinrar om att järnvägsnätet redan är lokaliserat utan möjligheter till större förändringar eller utvidgningar. Bebyggelse- och industrilokalisering, icke minst genom stadsområdenas starka tillväxt, gör därför att samhällsutvecklingen i mycket högre grad blir avhängig av vägarna än av järnvägarna. Väginvesteringarna har också hög räntabilitet och vägnätets utbyggnad och modernisering är därför ett förstahandsintresse.

Några remissinstanser har särskilt berört de investeringsproblem, som hänger samman med trafiken kring de större tätorterna. *Svenska stadsförbundet* noterar sålunda, att utredningen accepterat nödvändigheten av att i fråga om trafiken t. ex. i Stockholms- och Göteborgsregionerna frångå huvudprincipen för investeringsbedömningen. Enligt styrelsen förbigår utredningen emellertid att en subventionering av kollektivtrafiken inom tätortsregionerna kan ha till syfte att upprätthålla en samordnad transportapparat till totalt sett lägsta samhällsekonomiska kostnad. Låter man kollektivtrafiken dö ut i dessa regioner, framtvingas i stället en utomordentligt stark utbyggnad av trafikinät och parkeringsanläggningar för den individuella biltrafiken. För att bekosta denna skulle det bli nödvändigt att ta ut mycket höga avgifter av bilismen. I realiteten är kollektivtrafiken nödvändig för att upprätthålla balansen i den samlade transportapparaten. Det är på dessa skäl som man från de svenska städernas sida i flera sammanhang har hävdad, att utbyggnaden och vidmakthållandet av städernas kollektiva trafikapparat borde stödjas genom bidrag av bilskattemedel och att det i själva verket ligger i bilismens eget intresse att så sker.

Liknande synpunkter på avvägningen mellan kollektiv och individuell

trafik anförts av överståthållarämbetet, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län och Svenska lokaltrafikföreningen.

Järnvägsstyrelsen, som instämmer i trafikutredningens principiella resonemang rörande trafikinvesteringarna, framhåller att närtrafiken kring de större städerna, speciellt i Stockholmsområdet, utgör en allvarlig ekonomisk belastning för SJ. Förlusterna på de tre stambanelinjerna uppgår till 6 å 7 milj. kr. per år. Härtill kommer de »opportunity costs», som betingas av att närtrafiken utgör och allt framgent skulle utgöra ett hinder för fjärrtrafiken, som utgör ryggraden i SJ:s ekonomi. Ur SJ:s förtagsekonomiska synpunkt skulle det vara rationellt att lägga ner närtrafiken i nämnda region. Styrelsen är dock medveten om att det ur samhällsekonomisk synpunkt kan vara mest rationellt att en stor del av ifrågavarande närtrafik även framdeles ombesörjes på SJ:s linjer. Även om det således ur samhällets synpunkt kan vara önskvärt att SJ tillgodoser nämnda trafikbehov anser styrelsen det dock icke vara möjligt eller förenligt med den trafikpolitiska inriktning som föreslås av trafikutredningen att SJ skulle kompensera förlusterna av denna trafik med överskott från fjärrtrafiken. Enligt styrelsens mening blir det därför nödvändigt att dessa förluster ersätts av allmänna medel, en ersättningsfråga som mycket väl kan ankomma på berörda kommuner i enlighet med vad trafikutredningen antytt.

Näringsorganisationerna, som delar utredningens principiella grundsyn på frågan om investeringsbedömningen, diskuterar utredningens farhågor, att efterfrågeinriktningen och därmed också investeringsavvägningen skulle kunna bli felaktig, närmast till följd av att bilskatterna har en geografisk och tidsmässig enhetlighet. Denna frågeställning bör naturligtvis beaktas då den slutliga avvägningen sker av motorfordonsbeskattningen. Men när utredningen antyder att särskilda avgifter kan bli aktuella för rusningstrafiken i storstäderna eller att s. k. fysiska regleringar kan bli nödvändiga, kan organisationerna inte acceptera detta. Det skulle bli fråga om så långtgående ingrepp i den enskilde trafikantens självbestämmanderätt, att det ej kan sägas stå i överensstämmelse med det av utredningen förordade trafikpolitiska systemet.

Såsom framgått av det föregående har flertalet remissinstanser i princip uttalat sig för borttagandet av konkurrensbegränsande regleringar på landsvägstrafikens område. Detaljerna i det successiva genomförandet av utredningens konkreta förslag härutinnan behandlas närmare i det följande. Här må dock remissinstansernas inställning till frågan om bibehållande av lämplighetsprövningen vid den fortsatta tillståndsgivningen beröras.

Utredningens förslag om bibehållande i princip av lämplighetsprövning tillstyrkes av flertalet remissinstanser. Sålunda anser *näringsorganisationerna*, *Riksförbundet Landsbygdens folk* och *Svenska transportarbetare-*

förbundet att lämplighetsprövningen bör bibehållas. *Överståthållarämbetet* har ingen erinran emot att trafiktillståndsprövningen omfattar trafikutövarrens såväl personella som ekonomiska lämplighet för yrkesmässig trafik. *Överståthållarämbetet* vill dock understryka, att alltför stora krav icke bör ställas i fråga om sökandes ekonomiska resurser. Avsaknad av kapital torde sålunda icke böra föranleda vägrat trafiktillstånd, därest sökanden kan antagas ha förutsättning att affärsmässigt bedriva trafikrörelse. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* anför att även krav på yrkesvana bör ställas. Auktorisationen bör utgöra en garanti för allmänheten att den får sina transportuppdrag fullgjorda på ett i alla avseenden betryggande sätt. *Statens trafiksäkerhetsråd* anför att lämplighetsprövningen är ett utomordentligt betydelsefullt led i strävandena att upprätthålla kraven på ansvarsmedvetande hos trafikutövarna och tillfredsställande standard på de av dem begagnade fordonen. *Länsstyrelsen i Värmlands län* tillstyrker förslaget men understryker att lämplighetsprövningen aldrig får begagnas som täckmantel för behovssynpunkter. *Landsorganisationen* understryker kravet på ekonomisk lämplighetsprövning och påpekar behovet av konkreta normer för prövningen. *Länsstyrelserna i Gävleborgs och Västerbottens län, motororganisationerna samt Åkeriföretagarnas centralförening* önskar en skärpt lämplighetsprövning. *Svenska vägföreningen* anför att förslaget innebär en uppmjukning av nuvarande bestämmelser. Över huvud taget inrymmer en sådan prövning — även om inga delade meningar skulle råda om behovet — i sig osäkra moment, när det gäller att bedöma en sökandes vandel, vederhäftighet och erfarenhet samt kanske också ekonomiska förutsättningar. Åtgärder som inriktas på att skapa större företag inom åkerinäringen synes vara en form, som bör prövas och uppmuntras såsom ett led i lastbilstrafikens rationalisering. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att all lämplighetsprövning utom i fråga om linjegendrafikerna bör äga rum på länsplanet. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* anser att nuvarande bestämmelser i 12 § YTF bör bibehållas och att därutöver angelägenheten av en ingående lämplighetsprövning vid en liberalisering på lämpligt sätt bör komma till uttryck, exempelvis i form av direktiv till de tillståndsgivande myndigheterna.

Av de remissinstanser, som ställer sig negativa till utredningens förslag, ifrågasätter *statskontoret* huruvida man med den föreslagna prövningen av trafiktillståndssökandens personliga lämplighet kan nå avsedd effekt. *Kommerskollegium* ställer sig tveksam till tanken att behålla föreskrift om lämplighetsprövning av sökande till godstrafiktillstånd. Det kan befaras att en viss nyetableringskontroll då kommer att vidmakthållas. Utredningen avser att genom tillståndsprövningen bl. a. trafiksäkerhetens krav skulle kunna i viss mån tillgodoses men enligt kollegii mening bör regler härom i stället lämnas i trafiksäkerhetslagstiftningen. Liknande synpunkter anföres av *statens pris- och kartellnämnd, näringsfrihetsrådet, riksrevisionsverket* och *länsstyrelsen i Södermanlands län*.

De remissinstanser, som i yttranden över betänkande I uttalat sig om utredningens förslag att liberaliseringen av landsvägstrafiken skall ske successivt i etapper, har samtliga förordat ett successivt genomförande av reformprogrammet.

Bland de remissinstanser som uttalat sig om huvudprincipen för den i betänkande III föreslagna etapp- och tidsplanen för reformprogrammets genomförande har det övervägande antalet icke haft någon erinran och några har uttalat sin direkta anslutning till densamma. Sålunda anför *överståthållarämbetet* och *länsstyrelsen i Kalmar län* att de funnit den framlagda planen för lastbils- och traktortågstrafikens liberalisering vara i huvudsak väl underbyggd och ägnad att läggas till grund för författningsregleringen. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anser att en sådan uppdelning av gods- och persontrafiken, som skett genom planens begränsning till att avse enbart den huvudsakliga godstrafiken, otvivelaktigt torde innebära betydliga fördelar. Spörsmålet om säkerställandet av en samhällsnödvändig trafik behöver nämligen ej tillmätas avgörande betydelse då det gäller att taga ställning till liberaliseringsåtgärderna inom enbart denna sektor av den yrkesmässiga trafiken. Självfallet kommer omställningssvårigheter vid liberaliseringen att uppstå för de nu verksamma trafikutövarna. Hur stora dessa blir, är beroende på hur regleringsborttagandet byggs upp, därvid begynnelseskedet enligt länsstyrelsens åsikt torde få tillmätas största betydelsen.

Några remissinstanser har emellertid anfört synpunkter i mer eller mindre modifierande riktning. *Länsstyrelserna i Östergötlands och Kopparbergs län*, *motororganisationerna* samt *Svenska vägföreningen* framhåller önskvärdheten av att det fortsatta utredningsarbetet snarast resulterar i en plan beträffande buss- och drosktrafiken, emedan realiserandet av det framlagda förslaget kan ha betydande återverkningar på åtminstone busstrafiken. *Landsorganisationen* anser många skäl tala för en liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken enligt i huvudsak det tidschema och tillvägagångssätt, som utredningen föreslår. Som oeftergivliga villkor för den föreslagna liberaliseringen uppställer LO emellertid krav på vissa reformer på trafiksäkerhetens och arbetarskyddets områden. *Svenska järnvägsmanufakturbundet* anför liknande synpunkter.

Järnvägsstyrelsen anser att flera skäl talar för att reformprogrammet inte forceras och sätter i fråga om det är lämpligt att de båda första reformetapperna skall omfatta en så relativt kort tid som två år vardera. Styrelsen anser att man inte bör exakt fastställa tiden för den första liberaliserings-etappens längd utan noggrant följa upp utvecklingen och resultaten av de olika liberaliseringsåtgärderna innan etapp II påbörjas. Översynen av liberaliseringsprogrammets genomförande och de olika åtgärdernas samordning måste vidare enligt styrelsens mening vara samlad hos ett enda, med erforderlig expertis utrustat organ. *Statskontoret* framhåller angelägenheten av att ett genomförande av den nu föreslagna tidsplanen icke beslutas, innan

dess verkningar i organisatoriska och personella avseenden kan överblickas. *Statens biltrafiknämnd* säger sig inte kunna förorda att man redan nu ens genom ett principbeslut binder sig för en så vittgående omläggning som den i etapp III föreslagna och anser det ej heller tillrådligt att på nuvarande stadium taga närmare ställning till förslagen i etapp II. Erfarenheterna från de åtgärder, som vidtages i första etappen bör bli vägledande för ställningstagandet till fortsatta åtgärder. *Svenska vägföreningen* framhåller, att övergången till ett system, i vilket behovsprövningen avskaffats, innebär en omställningsprocess som är svår att överblicka och att det kan ifrågasättas, om icke etapper om två år är i kortaste laget. Den yrkesmässiga lastbilstrafiken bör ges tillfälle att anpassa sina företags struktur och bör ges möjligheter till en konsolideringsperiod. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, som i princip tillstyrker en partiell liberalisering av trafikpolitiken enligt reservanternas (Asp, Dillén och Sjöberg) förslag till reformetapp I, anser att det bör anstå med slutligt ställningstagande till eventuellt fortsatt liberalisering tills erfarenheter vunnits av den första etappens verkningar, och det bör övervägas att utsträcka denna att omfatta minst fyra år. Liknande synpunkter anföres av *Svenska omnibusägareförbundet*. Även *länsstyrelserna i Kronobergs och Västmanlands län* anser att de föreslagna etapperna är alltför korta.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anför att i sin strävan att i möjligaste mån undvika de eventuella störningarna vid behovsprövningens avskaffande har utredningen enligt länsstyrelsens mening åstadkommit en alltför komplicerad plan. Även om denna i och för sig kan vara väl ägnad att länka in utvecklingen mot det eftersträlvade slutmålet, är de svårigheter, som kan förväntas uppkomma såväl vad gäller tillämpningen av de föreslagna bestämmelserna som beträffande efterlevnaden och kontrollen därav av sådan art att länsstyrelsen ställer sig mycket tveksam till frågan huruvida planen i sin föreslagna form är lämplig. *Svenska transportarbetareförbundet* menar att utredningens tanke att de föreslagna åtgärderna skulle vara rationella ur samhällelig synpunkt saknar verklighetsunderlag. Enligt förbundets uppfattning skulle en generösare tillståndsgivning och ett beaktande av behovet av utbyggd lastbilstrafik kunna eliminera de negativa faktorer, som för dagen kan konstateras. Lastbilstrafikens utveckling från 1945 bör dock enligt förbundets uppfattning ge vid handen, att möjligheter finns att även under nuvarande förutsättningar realisera de syften, som utredningen ur samhällelig synpunkt gjort sig till tolk för.

Departementschefen

De av statsmakterna hittills vidtagna åtgärderna på trafikpolitikens område har inneburit relativt ingående regleringar i fråga om järnvägstrafik samt yrkesmässig biltrafik och luftfart. Däremot är sjöfart samt icke yrkes-

mässig biltrafik och luftfart ej föremål för trafikpolitiskt motiverade regleringar.

Järnvägsföretagen är enligt villkoren i olika koncessioner m. m. ålagda trafikeringsplikt, vilket innebär skyldighet att — om Kungl. Maj:t inte lämnat medgivande till nedläggning av trafiken på viss bana eller bandel — fortlöpande bedriva trafik på hela linjenätet, oberoende av om den är lönsam eller ej. I 1925 års järnvägstrafikstadga finns bestämmelser om transportplikt, som under vissa angivna förutsättningar innebär skyldighet att på hela linjenätet ombesörja all trafik, som söker sig till järnväg. Till transportplikten hör skyldighet att, i vad avser gods, utföra transport inom viss tid. Transportplikten innefattar också skyldighet att behandla befraktare av vagnslastgods lika vid fördelningen av på viss station befintliga vagnar. Järnvägarna är vidare skyldiga att hålla i tid och rum enhetliga taxor inom ramen för av Kungl. Maj:t fastställda maximitaxor. Vid taxenedsättningar gäller krav på likabehandling av trafikanter, som fullgör de för nedsättningen fastställda villkoren och ingångna transportavtal skall, liksom taxorna i övrigt, offentliggöras. För statsbaneföretagets del skall taxesättningen grundas på en fixerad ekonomisk målsättning, bl. a. innefattande krav på viss förräntning av det i järnvägarna nedlagda statskapitalet.

Den statliga regleringen av järnvägarnas verksamhetsvillkor har tillkommit för att förhindra eventuella missbruk av järnvägarnas tidigare monopolställning men också för att skapa i görligaste mån lika villkor för olika bygder i fråga om transportavgifter och trafikservice. Järnvägarnas monopolställning gjorde det möjligt att bygga upp taxorna på sådant sätt, att transportavgifterna på vissa linjer och för vissa transportändamål betydligt översteg driftkostnaderna, varigenom olika ekonomiskt belastande förpliktelser kunde fullgöras genom resultatutjämning inom järnvägsföretagen och utan finansiellt stöd utifrån. Monopolställningen bröts genom bilismens och flygets expansion, men regleringen kvarstår alltså i huvudsak oförändrad.

För den yrkesmässiga biltrafiken gäller enligt 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. bestämmelser om transportplikt, maximitaxor m. m. samt därutöver ett komplicerat och detaljerat system för kontroll av nyetablering och utvidgning av biltrafikrörelse. Detta regleringssystem har sitt främsta instrument i en på behovs- och lämplighetsprovning grundad tillståndsgivning. Tillstånd erfordras för att starta yrkesmässig trafik samt — när det gäller linjetrafik för godsbefordran och beställningstrafik — även för att sätta in ytterligare bilar i rörelsen och att byta ut mindre fordon mot större. Likaså krävs tillstånd för överlåtelse av biltrafikrörelse, varvid bl. a. de ekonomiska villkoren för överlåtelsen prövas.

Särskilda föreskrifter för den yrkesmässiga biltrafiken infördes redan i början på 1900-talet. De första bestämmelserna om behovsgrundad etableringskontroll infördes på 1920-talet i syfte såväl att förhindra en otillbör-

ligt hård konkurrens inom biltrafiken som att bereda järnvägarna visst konkurrensskydd.

Enligt luftfartslagen erfordras tillstånd för att utöva luftfart i förvärvssyfte. I tillstånd för linjefart meddelas därvid föreskrifter rörande trafikeringsplikt, godkännande av taxor och turlistor etc.

Sedan biltrafiken utvecklats till en mera betydande konkurrensfaktor kan den statliga trafikpolitiken i fråga om landtransporterna sägas ha inneburit ett försök att, med järnvägstrafiken som grund, på ett från samhällsynpunkt lämpligt sätt anpassa det totala utbudet av transportmedel till efterfrågan genom en restriktiv tillståndsgivning för yrkesmässig biltrafik. Detta syfte har emellertid ingalunda uppnåtts. Om man gör en kritisk överblick av det nuvarande trafikpolitiska systemet kan man — utan att i detta sammanhang mera djupgående analysera orsakerna härtill — konstatera bl. a. att järnvägarna inte kommit att få hand om alla de godstransporter, som deras tekniska och ekonomiska förutsättningar motiverar, samt att vissa monopolbildningar i skydd av tillstandsregleringen uppstått på lastbilssidan. Den restriktiva tillståndsgivningen inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken har sannolikt också medverkat till att den icke yrkesmässiga lastbilstrafiken undergått en i varje fall från transportekonomisk synpunkt alltför stark expansion. För närvarande utgöres sålunda drygt 80 procent av lastbilsparken av bilar i dylik trafik. Såsom befarades i direktiven för trafikutredningen har utvecklingen också medfört stora förluster för järnvägarna, vilket i betydande omfattning orsakats av att det trafikpolitiska systemet hindrat järnvägarna att effektivt konkurrera med bilismen. Oberoende av regleringen på transportmarknaden har utvecklingen lett till betydande problem i fråga om den kollektiva trafiken på landsbygden. Därtill kommer bl. a. speciella problem beträffande den kollektiva trafiken i storstadsregionerna. Den reglering och de åtgärder i övrigt som hittills vidtagits av statsmakterna har sålunda inte lett till en ändamålsenlig trafikuppdelning och en omprövning av riktlinjerna för trafikpolitiken är därför påkallad.

Såsom uttalats redan i direktiven för trafikutredningen bör målet för trafikpolitiken vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medger företagsmässig effektivitet och transportmedlens sunda utveckling. Vidare måste trafikpolitiken utformas så, att de krav som ställs från trafiksäkerhetssynpunkt blir tillgodosedda och att utvecklingen på det tekniska området stimuleras.

I likhet med trafikutredningen och det helt övervägande antalet remissinstanser anser jag, att den hittills förda statliga trafikpolitiken inte utan väsentliga förändringar kan leda till en ändamålsenlig uppdelning av transporterna enligt de olika transportmedlens reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar och därmed inte heller till det angivna trafikpolitiska målet,

d. v. s. en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader.

Ett trafikpolitiskt system, som bättre än det nuvarande fyller de uppställda kraven, kan enligt utredningen teoretiskt åstadkommas antingen genom att man bygger ut och skärper de hittills begagnade tillståndsregleringarna eller genom att man i stället går den motsatta vägen och lämnar de olika transportmedlen större frihet att utnyttja sina kostnads- och kvalitetsmässiga förutsättningar och låter konkurrensen dem emellan bli avgörande för trafikuppdelningen. Trafikutredningen finner det stå i överensstämmelse med vår allmänna näringspolitik att välja den lösning, som innebär ett större mått av fri konkurrens och anser att en sådan ordning bör eftersträvas, som direkt medger en effektiv konkurrens på transportmarknaden, såväl mellan de olika trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom samma trafikgren. För att kunna betecknas som effektiv måste konkurrensen bedrivas på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt. En sådan konkurrens utgör enligt utredningens mening ett kraftigt incitament för trafiken att söka sig till de kvalitativt och kostnadsmässigt mest ändamålsenliga transportmedlen, och den är därjämte ägnad att stimulera till effektivitet i trafikorörelsernas skötsel. Utredningen framhåller dock att vissa modifikationer är nödvändiga i fråga om persontrafiken bl. a. i glesbygderna och i vissa storstadsregioner. Vidare måste friheten att använda olika konkurrensmedel harmoniera med gällande allmänna näringslagstiftning. Det helt övervägande antalet remissinstanser är eniga med trafikutredningen om värdet av friare konkurrensförhållanden på transportmarknaden.

Vid bedömningen av dessa frågor bör enligt min mening beaktas att fri etableringsrätt och en betydande frihet i övrigt kännetecknar den helt övervägande delen av vårt näringsliv. En skärpning av tillståndsregleringen på transportområdet skulle ytterligare fjärma transportnäringens villkor från vad som gäller inom övriga näringsgrenar. Det torde också vara ostridigt att regleringar kan innebära en hämsko på rationaliseringssträvandena inom transportnäringen. Dessutom måste man hysa starka tvivel på de praktiska möjligheterna att genom skärpt tillståndsreglering så styra utvecklingen att den leder till en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning. I stället bör man söka utnyttja den drivfjäder till effektiva transporter, som konkurrens i sunda former kan utgöra. Därest förutsättningar skapas för en konkurrens på lika villkor bör det vara möjligt att genom en ökad frihet på transportmarknaden nå en samhällsekonomiskt riktigare trafikuppdelning. På så sätt kan transportarbetet erhållas till lägsta möjliga kostnader, vilket är ett väsentligt intresse för vårt näringsliv, enär transportkostnaderna utgör en betydande del av de totala produktionskostnaderna i flertalet av våra mest betydelsefulla näringsgrenar. — Man räknar t. ex. med att transportkostnaderna uppgår till i runt tal 15 procent av skogsindustrins totala pro-

duktionskostnader och för malmhanteringen har motsvarande siffra angivits till 20—25 procent, medan för jordbruket och livsmedelsindustrin tillsammans tagna transportkostnaderna beräknats utgöra 11 å 12 procent av varornas försäljningspris. — Upprätthållandet av sådan olönsam trafik, som anses nödvändig från allmän synpunkt kräver i vissa avseenden skydds- och samordningsåtgärder vilka till sin natur kan vara konkurrensbegränsande. Jag finner dock tiden mogen för en nyorientering av den statliga trafikpolitiken med sikte på ett mer konkurrensfrämjande system. Olika konkurrenshämmande förpliktelser och regleringar bör därvid i möjligaste mån elimineras. Begränsningarna i möjligheten att tillämpa ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system än det nuvarande ger sig främst till känna inom persontrafiken.

En inriktning av trafikpolitiken på ett mer konkurrensfrämjande system innebär bl. a. att järnvägarna åvilande förpliktelser i fråga om trafikering etc. liksom för den yrkesmässiga biltrafiken gällande behovsprövning m. m. i görligaste mån avvecklas. Den icke yrkesmässiga person- och lastbilstrafiken bör i fortsättningen liksom hittills inte bindas av någon trafikpolitiskt grundad reglering och även sjöfarten bör förbli fri från dylik reglering. Med hänsyn till det skandinaviska luftfartssamarbetet och de nuvarande ekonomiska förutsättningarna för inrikesflyget, torde gällande regler för trafikflyget i vårt land böra tillämpas tillsvidare.

Enligt min mening bör varje trafikgren i princip själv svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. För närvarande föreligger skillnader i detta hänseende de olika trafikgrenarna emellan, vilket torde beaktas i samband med en revision av vägtrafikbeskattningen samt vid de pågående utredningarna om luftfartsverkets ekonomi och lotsorganisationen. Vissa olikheter föreligger även i fråga om finansieringsformer, avskrivningsregler och allmänna beskattningsförhållanden, men dessa olikheter är inte så stora att särskilda trafikpolitiska likställighetsåtgärder nu erfordras.

Där alternativa transportmedel finns blir, såsom utredningen framhållit, på längre sikt trafikanternas val av transportmedel utslagsgivande i fråga om vilket av dessa, som drager den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Förutsättningen för att trafikanternas val av transportmedel skall bli ekonomiskt rättvisande är emellertid att transportavgifterna är anpassade till kostnaderna. För den trafik som bedrives med lönsamhet föreligger dock inte något problem i detta hänseende. Det företagsekonomiska lönsamhetskravet å den ena sidan och konkurrens mellan olika transportmedel å den andra torde här garantera att avgiftssättningen på längre sikt anpassas till kostnaderna.

Aktiviteten på det trafikpolitiska området bör enligt min mening samordnas med lokaliseringspolitikerna bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliseringssynpunkt önskvärd olönsam järnvägs- och landsvägstrafik. De

kostnader, som är förenade med upprätthållandet av dylik trafik liksom även andra kostnader, som av sociala skäl eller med hänsyn till totalförsvarets intressen kan komma att belasta vårt transportväsende och som inte direkt täckes av transportavgifter, bör emellertid öppet redovisas så att deras berättigande kan bedömas. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice i fråga om landtransporter som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning utgå av allmänna medel. En dylik ersättning är inte att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan såsom ett köp från det allmännas sida av vissa transporttjänster som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra. Ersättningens nyss angivna karaktär bör komma till klart uttryck vid rubriceringen av statsanslag, som uppföres på riksstaten för här avsett ändamål.

Spörsmålet om en tillfredsställande transportförsörjning är enligt utredningen ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen endast i den del det har avseende på persontrafiken på landsbygden. I ett trafikpolitiskt system med ökat utrymme för konkurrens bör även enligt min mening den helt dominerande delen av efterfrågan på såväl gods- som persontransporter kunna tillfredsställande tillgodoses inom ramen för ett krav på företagsekonomisk lönsamhet i trafiken. Också för transportbehov, som inte tillgodoses med individuella transportmedel och som är alltför ringa såsom underlag för en självbärig allmän transporttjänst, måste emellertid transportmedel i rimlig omfattning stå till förfogande. Glesbygdernas transportförsörjning framstår härvid såsom ett väsentligt problem, vars lösning förutsätter insatser från det allmännas sida. Att kollektiv trafik numera i sådana bygder ofta inte kan bedrivas med lönsamhet får inte leda till en utarmning på kommunikationernas område. Ehuru de områden, som berörs av dylika problem, har stor geografisk utsträckning vill jag framhålla, att det transportarbete det här gäller är ringa i förhållande till det totala transportarbetet i landet. I likhet med utredningen anser jag att glesbygdernas och vissa öars tillgodoseende med persontrafikförbindelser utgör det väsentliga i detta problemkomplex. Emellertid torde även i fråga om viss godstrafik, främst styckegodstransporter, vägande skäl kunna anföras för att det allmänna lämnar ersättning för sådan trafik i den mån den inte kan drivas med lönsamhet. Med hänsyn till de skiftande befolknings- och näringsförhållandena i olika delar av landet torde det vara ogörligt att på förhand fastställa vilken underskottstrafik, som är nödvändig från allmän synpunkt. En prövning från fall till fall bör i stället äga rum i samband med att frågan om stöd från det allmänna blir aktuell. Det tidigare berörda principiella 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.

Allmänt sett bör krav inte upprätthållas på sådan resultatutjämning inom den kollektiva trafiken som ej är företagsekonomiskt motiverad. I stället bör ersättning lämnas för täckning av underskott i trafik, som erfordras för att säkra en tillfredsställande transportförsörjning. För dylik ersättning torde vissa villkor böra uppställas. Sålunda bör standarden i fråga om trafikmedel, trafikfrekvens m. m. i princip vara anpassad efter de faktiska behoven i den utsträckning detta är skäligt med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. Vidare bör möjlig rationalisering ha ägt rum och taxorna i rimlig grad anpassats till kostnaderna. Trafikföretagets driftekonomiska och trafikstatistiska redovisning bör möjliggöra insyn i rörelsen och periodisk omprövning av ersättningens storlek äga rum. I övrigt torde villkor för bidragsgivningen få fastställas från fall till fall när ersättningsfrågor aktualiseras.

Jag kan i princip ansluta mig till de allmänna synpunkter på trafikinvesteringarna som anlagts av trafikutredningen. Sålunda bör det grundläggande kriteriet vid bedömningen av ifrågasatta trafikinvesteringar vara de olika investeringsobjektens samhällsekonomiska lönsamhet. En godtagbar investeringsplan förutsätter härvid så långt möjligt korrekta uppskattningar av den framtida trafikefterfrågans omfattning och struktur. Detta kräver efterfrågeprognoser för de olika trafikgrenarna grundade på en rad data och delprognoser rörande med trafikutvecklingen sammanhängande förhållanden. Därjämte är kostnadsjämförelser mellan olika ifrågakommande alternativa transportsätt nödvändiga.

Ansvar för investeringar i fasta trafikanläggningar torde i framtiden liksom hittills huvudsakligen komma att åvila det allmänna, d. v. s. staten och kommunerna. Härvid är det från trafikpolitisk synpunkt påkallat att en rationell samordning av investeringsverksamheten kommer till stånd, varvid målsättningen bör vara att skapa ett transportsystem, där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. För närvarande föreligger otvivelaktigt fara för att de olika offentliga och privata trafikinvesteringarna kan grundas på i viss mån isolerade bedömningar. Med hänsyn härtill bör åtgärder vidtagas som förbättrar förutsättningarna att koordinera — i varje fall — de olika, mera kostnadskrävande statliga och kommunala ävensom — i den mån detta låter sig göra — privata trafikinvesteringarna. Eftersom inom den statliga sektorn järnvägs-, landsvägs-, luftfarts- och sjöfartsinvesteringarna handlägges av skilda centrala och lokala verk och myndigheter bör särskilda anordningar vidtagas som främjar en ändamålsenlig samordning av dessa investeringar.

I den mån nuvarande anordningar för bl. a. koordination av dels de statliga och kommunala trafikinvesteringarna, dels skilda kommuners investeringar på trafikområdet inte är tillräckliga, bör särskilda samarbetsformer tillskapas. Främst gäller detta i fråga om storstadsregionerna. Jag kommer

i det följande att vid den närmare behandlingen av investeringarna lägga fram olika förslag som syftar till att uppnå en ökad samordning.

Såväl trafikutövare som befraktare måste lämnas tillfälle att i lugn takt ställa om sin verksamhet efter de villkor, som kommer att gälla i ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system än det nuvarande. Det av utredningen framlagda handlingsprogrammet, som innebär en uppdelning av reformåtgärderna i tre etapper, är därvid enligt min mening i allt väsentligt ägnat att underlätta en smidig anpassning. De åtgärder som föreslås ingå i den första reformetappen bör träda i tillämpning den 1 juli 1964 och åtgärderna i andra etappen den 1 juli 1966. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att, därest så med hänsyn till de vunna erfarenheterna finnes erforderligt, förskjuta tidpunkten för den andra etappens genomförande liksom vidtaga de justeringar i dess innehåll som kan påkallas.

Genomförandet av den tredje etappen förutsätter enligt utredningen bl. a. en omarbetning av såväl vägtrafikbeskattningen som SJ:s taxepolitik samt mer effektiv kontroll av maximilast-, hastighets- och arbetstidsbestämmelser. Vidare förutsättes en genomgripande omarbetning av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. ha skett. Innan man tar ställning till den närmare utformningen av reformåtgärderna i den tredje etappen och tidpunkten för genomförandet av denna etapp erfordras enligt min mening bl. a. närmare klarhet om verkningarna av reformåtgärderna i de båda första etapperna samt om resultaten av vissa trafikpolitiska överväganden på det internationella planet. Riktpunkten för genomförandet av den tredje etappen bör vara den 1 juli 1968. Frågan torde böra ånyo underställas riksdagen i samband med förslag till ny förordning om yrkesmässig biltrafik.

Reformprogrammets genomförande bör redan från första reformetappen noga följas med hänsyn till återverkningarna såväl inom transportnäringen som inom näringslivet i allmänhet. Bl. a. bör de i andra reformetappen ifrågakommande anvisningarna för den föreslagna mindre restriktiva tillståndsgivningen grundas på en allsidig bedömning av då föreliggande erfarenheter. För dessa ändamål avser jag att begära Kungl. Maj:ts tillstånd att tillsätta en särskild delegation med representanter för såväl transportkonsumenter och trafikutövare som de trafiktillståndsgivande myndigheterna med uppgift att såsom rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet biträda vid den fortsatta handläggningen av dessa spörsmål.

Till reformåtgärdernas närmare innehåll återkommer jag i det följande. Beträffande den huvudsakliga innebörden av dessa åtgärder och deras inplacering i handlingsprogrammet torde en översikt dock få lämnas redan i detta sammanhang.

Järnvägarnas anpassning till det förordade trafikpolitiska systemet bör i

princip ske genom att vissa ekonomiskt belastande förpliktelser tagas bort och att förpliktelser, som av allmänna skäl anses böra bibehållas, helt kompenseras genom särskild ersättning till statsbaneföretaget. Bland de på statsbaneföretaget lagda förpliktelserna är trafikeringsplikten otvivelaktigt den mest betungande och den leder, såsom trafikutredningen visat, till en snedvridning av transportmarknaden. Den pågående koncentrationen av järnvägsdriften genom nedläggning av trafiksvaga bandelar m. m. bör så snabbt som möjligt fullföljas. Till den del trafikeringsplikten alltså kvarstår på dylika linjer bör redan från den första reformetappen kompensation lämnas i form av särskild ersättning, som helt täcker härigenom uppkommande underskott. I fråga om den ekonomiska målsättningen för SJ bör i enlighet med utredningens förslag affärsbanenätet respektive de trafiksvaga järnvägslinjerna betraktas såsom två separata rörelsegrenar och en redovisningsmässig uppdelning av verksamheten ske i enlighet härmed. Vad beträffar affärsbanenätet bör som målsättning gälla krav på viss förräntning av statskapitalet. För de trafiksvaga järnvägslinjerna är jag i princip beredd att godtaga tanken på nedskrivning av statskapitalet. Den ekonomiska målsättningen bör inriktas på en minimering av förutnämnda särskilda ersättning. Frågan om minskning av förräntningskravet med ett mot vissa pensionsförpliktelser svarande belopp torde, som jag anför i det följande, böra avgöras i annat sammanhang.

I den andra reformetappen bör järnvägarna, i likhet med vad som föreslås för den yrkesmässiga lastbilstrafiken, befrias från transportplikt. Järnvägarna föreslås samtidigt bli befriade från skyldigheten till likabehandling av trafikanterna vid vagntilldelning och i taxehänseende samt från skyldigheten att hålla tillämpade taxor offentliga. Det förutsättes härvid att bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag i viss mån skall ersätta nämnda förpliktande bestämmelser.

I den tredje reformetappen bör SJ enligt utredningen få rätt att tillämpa efter konjunkturläget variabla avskrivningar. Det torde emellertid ankomma på affärsverksutredningen att närmare pröva detta spörsmål.

Beträffande *godstrafiken på landsväg* bör anpassningen till de nya trafikpolitiska riktlinjerna ske genom successiv uppmjukning av de konkurrensbegränsande regleringarna.

I den första reformetappen bör uppmjukningen av nuvarande regleringsystem till huvudsaklig del ske genom att trafiktillståndsgivningen göres mindre restriktiv än vad nuvarande praxis innebär. Därvid bör en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i beställningstrafik för godsbefordran vara normerande vid tillståndsgivningen. Vidare bör från tillämpning av bestämmelserna i yrkestrafikförordningen — utöver vad nu är stadgat — ytterligare helt undantagas vissa transporter av speciell natur, exempelvis transporter av vissa lantbruks- och trädgårdsprodukter till förädlingsindustri, eller av mera begränsad betydelse för den

allmänna transporthushållningen, såsom transporter av snö och is i samband med snöröjning, renhållningstransporter, vissa traktortågstransporter i skogsbruket m. m. Dessutom bör undantag från eljest föreskriven behovsprövning göras i fråga om tillstånd för s. k. kooperativ körning med små eller medelstora lastbilar. Behovsprövningen föreslås även slopad i fråga om tillstånd att med mjölkbil befordra fyllnads- och returgoods.

Den successiva uppmjukningen av regleringssystemets konkurrensbegränsande bestämmelser bör i den andra reformetappen följas upp i första hand genom att restriktiviteten ytterligare mildras vid tillståndsgivningen. Transporter med lastbilar om högst fyra tons maximilast och med specialbilar undantages från tillämpning av eljest föreskriven behovsprövning och vissa transporter av lantbruksprodukter med traktortåg undantages helt från yrkestrafikförordningens bestämmelser. Vidare slopas transportplikten i vad gäller lastbils- och traktortågstrafik för att ge formell likställighet med vad som förutsättes i denna etapp bli genomfört inom järnvägstrafiken.

I den tredje reformetappen torde lastbils- och traktortågstrafiken kunna helt befrias från behovsprövning, medan den individuella lämplighetsprövningen av trafikutövarna i enlighet med utredningens förslag bibehålles. Med hänsyn till allmänhetens beroende av att transportväsendet arbetar i tillförlitliga och säkra former kan emellertid enligt min mening, utöver en prövning av trafikutövarnas lämplighet, även kontroll i andra avseenden visa sig önskvärd. Förutom en från bl. a. trafiksäkerhetssynpunkt nödvändig kontroll av fordon och förare, som jag närmare behandlar i det följande, kan även på längre sikt t. ex. vissa taxebestämmelser och annan reglering av transportavtalens villkor bli aktuell. Den omarbetning av förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m., som förutsättes ha skett före genomförandet av den tredje reformetappen, bör även sikta till att slopa onödiga detaljbestämmelser och att förenkla det administrativa förfarandet.

Det av utredningen framlagda handlingsprogrammet omfattar åtgärder i fråga om järnvägstrafiken samt i fråga om den yrkesmässiga godstrafiken på landsväg. Såvitt avser *persontrafiken på landsväg* har utredningen inte framlagt något program för reformåtgärder. Utredningen föreslår dock att s. k. sambruk av privat personbil vid färd till och från arbetsplats undantages från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser. Förslaget synes med vissa ändringar böra genomföras fr. o. m. den 1 juli 1964.

I fråga om behovet av och möjligheterna till reformåtgärder vad beträffar den yrkesmässiga persontrafiken vill jag för egen del anföra följande.

Även den kollektiva persontrafiken måste bedrivas på sådana villkor, som är ägnade att leda till en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning. Det trafikpolitiska målet är självfallet detsamma för person- och godstrafik. Liksom för godstrafiken gäller för den kollektiva persontrafiken bl. a. kravet på effektivitet i trafikrörelsens skötsel samt kravet att trafiken bär sitt

fulla kostnadsansvar. Vidare bör även för persontrafikens del konkurrensen i lämplig omfattning fungera såsom trafikpolitiskt medel. Såsom tidigare framhållits ger sig dock begränsningarna i möjligheten att tillämpa ett mer konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system främst till känna inom persontrafiken.

Beträffande den reguljära persontrafiken på järnvägs- och busslinjer måste beaktas att efterfrågestrukturen i denna trafik företer vissa särdrag, som gör att en fri etablerings- och trafikeringsrätt i många fall skulle kunna leda till allvarliga störningar. Passagerarfrekvensen i linjetrafiken har sålunda skarpt markerade dygns-, veckodags- och säsongvariationer. Taxorna måste emellertid av praktiska skäl i huvudsak ha konstans i tiden och baseras på genomsnittskostnaderna. Detta innebär att vissa lågfrekventerade turer inte uppnår full kostnadstäckning, ofta ej heller mindrekostnadstäckning, medan andra turer uppnår intäktsöverskott. En resultatutjämning mellan hög- och lågfrekventerade turer på en och samma linje är grundläggande för möjligheten att med bibehållen lönsamhet upprätthålla trafikens regularitet. Den förutsätter emellertid att trafiken har visst skydd mot sådan konkurrens, som endast tar sikte på att tillgodose efterfrågan vid de tider då trafiken är vinstgivande. En dylik konkurrens skulle leda till att den nuvarande resultatutjämningen mellan lönsamma och olönsamma turer omöjliggjordes, vilket i sin tur skulle antingen nödvändiggöra ersättning från det allmänna även till sådan trafik som under nuvarande förhållanden kan bedrivas med lönsamhet eller medföra försämrad trafikstandard. Även allmänna ordningshänsyn med avseende på turlistor, samtrafikarrangemang etc. talar för att vederbörande trafikföretag, som skall ansvara för linjetrafiken, tillförsäkras ett visst skydd i fråga om passagerarunderlaget. Enligt min mening bör därför tills vidare det nuvarande systemet bibehållas och tillståndsgivningen beträffande personbefordran i linjetrafik grundas på bl. a. behovsprövning. Detta kan i sin tur leda till begränsningar i rätten att utöva beställningstrafik med buss eller personbil även om ett visst utrymme bör finnas för ett mer konkurrensfrämjande system på detta område.

I vad gäller droskbilstrafiken talar också allmänna servicehänsyn för att i viss utsträckning bibehålla en behovsgrundad tillståndsgivning. Även inom drosktrafiken är nämligen en tidsmässig resultatutjämning i viss mån nödvändig för att säkra rimliga krav på tillfredsställande service. Beträffande systemets utformning finner jag emellertid en översyn angelägen i fråga om såväl drosktrafiken som busstrafiken. Denna översyn, som skall verkställas i samband med den tidigare berörda allmänna revisionen av yrkestrafikförordningen, bör taga sikte på att slopa regleringar, som inte framstår såsom nödvändiga från här anförda synpunkter, och att förenkla det administrativa förfarandet.

Frågan om upprätthållandet av en tillfredsställande transportförsörjning

på landsbygden torde tills vidare få anses i huvudsak löst genom ersättning för viss järnvägstrafik samt reguljär biltrafik i enlighet med vad jag föreslår i det följande.

Som tidigare nämnts föreslås i det följande att s. k. sambruk av personbil i viss utsträckning skall undantagas från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen. Ett helt frisläppande skulle kunna allvarligt äventyra förutsättningarna för den kollektiva trafiken. Rätten till sambruk har därför begränsats till att avse resor mellan bostad och arbetsplats — varmed likställes skola eller annan lokal för undervisning ävensom militärförläggning — samt till högst fyra passagerare. Med hänsyn till att den pågående uttunnningen av den kollektiva persontrafiken redan ställt flera landsbygdsområden utan kollektiv persontrafik och att denna utveckling oavsett olika stödåtgärder kan väntas fortgå, kan det emellertid visa sig lämpligt att öppna en möjlighet för länsstyrelserna att i dylika områden lämna ägare av personbil rätt att mot ersättning ehuru utan transportplikt etc. skjutsa andra personer inom dylika områden eller till och från viss eller vissa tätorter. Denna fråga kräver emellertid ytterligare undersökningar inom kommunikationsdepartementet innan förslag kan framläggas. I avvaktan härpå föreslås i det följande viss utvidgning av det förenklade tillståndsförfarandet för sambruk enligt § 11 i yrkestrafikförordningen.

Vid bedömningen av möjligheterna att slutligt genomföra det trafikpolitiska reformprogrammet måste bl. a. beaktas att en skärpt konkurrens på transportmarknaden inte får leda till ökad olycksfrekvens i trafiken genom hårdare utnyttjande av förarpersonal. Utöver det pågående arbetet för att — genom upprustning av vägarna, skärpt kontroll över fordonen, bättre utbildning av förarna, intensifierad trafikövervakning m. m. — skapa förutsättningar för en större säkerhet i trafiken, erfordras en översyn av arbetstidsregleringen, arbetarskyddet m. m. för dem som är verksamma som förare inom såväl yrkesmässig som icke yrkesmässig biltrafik samt skärpt kontroll över bestämmelsernas efterlevnad. Jag har därför med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1963 tillkallat särskilda sakkunniga för att skyndsamt verkställa en utredning angående regleringen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken.

Den analys trafikutredningen givit av den trafikpolitiska problematiken utgör en synnerligen värdefull grund för transportfrågornas fortsatta bedömning. Detsamma gäller det omfattande utredningsmaterial, som utredningen sammanställt i sina betänkanden och framställningar. Många delområden är dock alltjämt otillräckligt penetrerade och behovet av transportteknisk och transportekonomisk forskning stort. Transportväsendets ökande relativa betydelse i samband med den pågående strukturomvandlingen inom näringslivet och den dynamiska utvecklingen på det transporttekniska

området, som medför att transportekonomiska omvärderingar ständigt måste göras och på grundval härav successiva omläggningar inom transportapparaten vidtagas, utgör mycket starka motiv för att en kontinuerlig grund- och målforskning på transportområdet bedrives så att här avsedda bedömningar och åtgärder kan baseras på säkrast möjliga underlag. Den transporttekniska och transportekonomiska forskningen har också under senare år fått ökade resurser. Härvid har behovet av samordning mellan skilda forskningsinsatser blivit alltmer framträdande. Den forskning, det här gäller, bedrives nämligen på en mängd olika håll bl. a. hos statliga och kommunala myndigheter, vid universitet och högskolor samt inom statliga, statsunderstödda och enskilda forskningsorgan. Sådan forskning bedrives även hos olika transport- och distributionsföretag, hos fordonstillverkare och industriföretag med omfattande transporter samt inom fack- och intresseorganisationer.

Vad jag nu anfört visar klart på behovet av en samordning av forskningsinsatserna på transportväsendets område. Härigenom kan otvivelaktigt åtskilligt vinnas i fråga om utnyttjandet av de i förhållande till behoven knappa personella resurserna för forskning. Jag har därför för avsikt att inhämta Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillsätta en utredning i särskild ordning om transportforskningens organisation. I vad mån ökade insatser är möjliga för att tillgodose de växande forskningsbehoven inom transportväsendets område är en del av den större fråga om användningen av våra forskningsresurser, som ankommer på forskningsberedningen. Utredningen bör därför bedriva sitt arbete i nära samråd med beredningen.

Under återopandande av vad jag sålunda anfört hemställer jag,

att Kungl. Maj:t måtte bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över av mig förordade allmänna riktlinjer för den statliga trafikpolitiken samt grunderna för det föreslagna handlingsprogrammet för genomförande av reformåtgärder.

III. Trafikinvesteringarna

Trafikutredningen

Föreliggande investeringsplaner

Aktuella långtidsplaner för investeringarna inom trafiksektorn är 1957 års vägplan och en år 1960 inom järnvägsstyrelsen på trafikutredningens hemställda upprättad beräkning av järnvägsinvesteringsbehoven åren 1960—1979 (I sid. 49 ff). De trafikprognoser, som dessa planer bygger på, har redovisats i det föregående. I vägplanen förutsattes, att ett största tillåtet axeltryck av 10 ton och ett boggietryck av 18 ton skulle läggas till grund för bärighetsdimensioneringen av allmänna vägar och gator samt ett största tillåtet boggietryck av 22 ton tillämpas för broarna. Dessutom angavs normer för vägarnas geometriska standard, d. v. s. breddstandard och linjeföring i plan och profil. Vidare angavs, att planen givits en sådan utformning att möjligheter funnes att anpassa vägstandarden till den utveckling, som kunde komma att äga rum.

De statliga utgifterna för ett till angiven standard upprustat vägväsen beräknades i vägplanen för en tjugoårsperiod till sammanlagt 21,1 miljarder kr. i 1956 års priser. I de angivna vägbyggnadsutgifterna ingick utgifter för byggande av smärre och medelstora broar, däremot ej broprojekt av storleksordningen Öresunds-, Ölands-, Tjörn- och Alnöbroarna, vilka ansågs böra investeringsprövas i särskild ordning.

Vägplanens förverkligande tänktes i planen uppdelat på två perioder: dels tioårsperioden 1958—1967, dels en till tiden mera obestämd efterföljande period (»senare»).

I fråga om järnvägsplanen redovisar järnvägsstyrelsen inledningsvis vissa allmänna förutsättningar. För rationalisering, upprustning och modernisering av SJ:s transportapparat pågår en investeringsverksamhet av relativt betydande omfattning. Även för utvidgning av kapaciteten inom trånga sektorer krävs investeringar redan vid nuvarande trafikomfattning. För att kunna sörja för den prognosticerade trafikökningen erfordras härutöver andra, kapacitetshöjande investeringar. Dessa merinvesteringar är betingade av godstrafikökningen medan den planerade omdaningen av persontrafikapparaten beräknas rymmas inom ramen för motsvarande avskrivningar. Vid beräkningen har undantagits investeringar i malmбанan samt i bil- och färjedriften.

Enligt den utförda investeringsberäkningen, som avser investeringsbehovet i 1959 års penningvärde totalt för hela 20-årsperioden, dels vid oförändrad trafikomfattning, dels vid ökning av godstransportarbetet i fjärrtrafik

med 100 (alt. 1) resp. 160 (alt. 2) procent, skulle vid oförändrad trafik investeringsbehovet i statsbanorna för åren 1960—1979 uppgå till 3,9 miljarder kr. samt vid trafikökning enligt alt. 1 till 5,2 miljarder kr. och enligt alt. 2 till 6,1 miljarder kr., allt avseende såväl fasta anläggningar som rullande materiel.

I genomsnitt per år skulle alltså — bortsett från malmbanan, bildriften, färjedriften och försvarsberedskapen — erfordras investeringsbelopp av storleken 195, 260 respektive 305 milj. kr. Då det redan vid oförändrad trafik föreligger en viss eftersläpning i den tekniska rationaliseringen och upprustningen av affärsbanenätet, kan enligt järnvägsstyrelsens uppfattning de angivna totalbeloppen icke jämnt fördelas över 20-årsperioden utan snarare så att de till större delen faller på periodens första hälft. Det framhålls sålunda såsom angeläget att de totala investeringarna under de närmaste fem åren hålles vid omkring 350 milj. kr. per år, räknat i 1959 års penningvärde, så att nämnda eftersläpning kan tagas igen. Därefter väntas investeringsbehovet — vid nu känd teknik på järnvägsområdet — komma att successivt minska, så att investeringarna mot periodens slut i stort sett motsvarar avskrivningarna.

I fråga om räntabiliteten anges i vägplanen de till 8 miljarder kr. beräknade totala investeringarna för byggande av riksvägar medföra vinster för trafikanterna — till följd av enbart vägförkortningar, högre genomsnittshastigheter och nytillkomna beläggningar — som sammanlagt skulle i nuvärde uppgå till storleksordningen 10 miljarder kr. Därtill skulle komma vinster av ökad lastbilsbärighet, färre trafikolyckor m. m. Samtliga dessa vinster har — bortsett från vinsten av ökad bärighet — beräknats komma trafikanterna tillgodo successivt med utbyggnadens fortskridande.

Järnvägsstyrelsen har vid sin bedömning av järnvägsinvesteringarnas räntabilitet utgått från det ekonomiska utfallet för SJ budgetåret 1958/59 med en brist i förräntningen av ca 75 milj. kr. vid ett avskrivningsbehov av ca 175 milj. kr. Om SJ varit befriade från alla nuvarande olönsamma trafikuppgifter eller erhållit full kompensation därför, skulle enligt styrelsens uppfattning i stället redovisats ett överskott utöver full förräntning av ca 75 milj. kr. Det uppgivna investeringsbehovet åren 1960—1979 vid oförändrad trafik innebär — vid styrelsens antagande av en genomsnittlig årlig avskrivning med 3 procent och ett förräntningskrav om 4,5 procent — en ökning av avskrivning och räntekrav med 30 milj. kr. år 1980. Den driftkostnadsökning, som under perioden kan väntas uppkomma, bl. a. till följd av den allmänna standardhöjningen i samhället, har däremot beräknats bli uppvägd av investeringarnas kostnadssänkande effekt i förening med en rationell strukturanpassning. Vid dessa antaganden skulle överskottet utöver förräntning enligt angivna förräntningskrav år 1980 bli av storleksordningen 50 milj. kr. vid oförändrad trafikomfattning, 500 milj. kr. vid trafikökning enligt alt. 1 och 750 milj. kr. vid trafikökning enligt alt. 2. De angivna över-

skottsbeloppen har av styrelsen bedömts möjliggöra en genomsnittlig realtaxenivå år 1980, som vid alt. 1 kommer att ligga omkring 25 procent och vid alt. 2 omkring 30 procent lägre än den nuvarande.

Trafikutredningen anför för sin del bl. a., att den bild av den framtida trafikefterfrågan på personbilismens område, som i fråga om personbilar-
nas antalsutveckling erhålles av Industriens utredningsinstituts år 1960 justerade prognos (sid. 15), anger en sannolik utvecklingstrend med utgångspunkt från det stadium, vari bilåldern i vårt land nu befinner sig.

I fråga om den framtida fördelningen av *persontransporterna* på de olika trafikgrenarna finner utredningen tre utvecklingstendenser tämligen sannolika.

1) Kring landets största städer (Stor-Stockholms-, Göteborgs- och Malmö/Lundregionerna) torde en viss del av den rälsbundna trafiken komma att ingå såsom ett nödvändigt led i den lokala transportförsörjningen. Tillgodo-
seendet av behovet av snabba och till vissa tidpunkter på dygnet starkt koncentrerade masstransporter förutsätter tillgång till en allmän, kollektiv trafiktjänst med stor kapacitet, enär det redan nu kan erfarenhetsmässigt konstateras, att storstädernas persontransportproblem icke kan lösas uteslutande genom att lita till busslinjetrafik och befordran med individuella motorfordon. Även om det tekniskt och praktiskt sett vore möjligt att höja kapaciteten på motorfordonens trafikleder kring och i storstäderna, skulle en lösning enbart på detta sätt till följd av trafikvolymens storlek kräva så väldiga kapitalinsatser, att det ur samhällsekonomisk synpunkt är långt fördelaktigare att samtidigt bibehålla och eventuellt utöka viss rälsbunden trafik, också där denna går med förlust.

2) Den övriga korthållstrafiken på järnväg torde komma att minska kraftigt samt ersättas med privat motorfordonstrafik och i viss utsträckning busslinjetrafik.

3) I fråga om fjärrtrafiken för personbefordran på längre avstånd torde järnvägen, även med beaktande av inrikesflygets utvecklingsmöjligheter, ha en väsentlig funktion att fylla.

Vad *godstransporterna* beträffar konstateras, att transporterna av lapp-
landsmalm av såväl tekniska som trafikekonomiska skäl helt faller inom järnvägens naturliga verksamhetsområde. I fråga om godstrafiken i övrigt kan den utveckling, som lett till nuvarande uppdelning av transportarbetet på järnväg och lastbilar, till följd av föreliggande olikhet i förutsättningarna för fraktprissättningen icke utan vidare tagas till utgångspunkt för en bedömning av de båda transportmedlens naturliga verksamhetsområden. Ur kostnads- och delvis också ur teknisk synpunkt kan dock två huvudtendenser för den framtida utvecklingen skönjas.

1) Inom trafikutredningens sekretariat utförda kostnadsjämförelser bekräftar lastbilarnas fördelar på kortare transportavstånd men säger mindre härom i fråga om de medellånga avstånden. Det torde för framtiden vara

att räkna med att lastbilarna kommer att ha ett naturligt verksamhetsområde i den mera kortdistanta godstrafiken såväl kostnadsmässigt som tekniskt sett. Ett undantag torde dock härvid böra göras för kortväga järnvägstransporter av massgods med sådana avsändnings- och destinationsplatser, att terminaltransporter icke erfordras.

2) De berörda undersökningsresultaten bestyrker järnvägens konkurrensmässiga överlägsenhet i nuvarande läge på de långa transportavstånden vid en kostnadsanpassad fraktsättning. År 1959 utfördes sålunda inemot 60 procent av landtransportmedlens totala transportarbete på järnväg. Minst 95 procent av detta järnvägens transportarbete tillhörde fjärrtrafiksektorn, d. v. s. transporter på avstånd över 10 mil. Av den totala fjärrtrafiken belöpte i tonkm räknat ca fem sjättedelar på järnvägarna. Lastbilstrafiken består för närvarande till ca 75 procent av korthållstrafik och dess fjärrtransportarbete uppgår till endast 10 procent av det totala gods-transportarbetet. En rättvisande jämförelse mellan järnväg och lastbilstrafik i vad avser de samhällsekonomiska kostnaderna för att tillgodose det framtida behovet av godsbefordran i fjärrtrafik kan svårligen göras. De egentliga transportkostnaderna varierar inom vida gränser och befraktarnas tilläggs-kostnader för hantering, tidsåtgång m. fl. kvalitetsmoment är okända. Trafikutredningen har emellertid funnit det generella omdömet vara berättigat, att järnvägen såväl nu som framgent har ett naturligt verksamhetsområde inom fjärrgodstrafikens sektor.

Sammanfattningsvis torde sålunda på landtransportmedlens område under överskådlig framtid såsom »järnvägsbestämda» verksamhetsområden kunna betecknas godstransporterna på malmбанan i norr och de långväga fjärrtransporterna av personer och gods, medan till det »lastbilsbestämda» verksamhetsområdet torde få hänföras sådana lokala godstransporter, för vilka järnvägsbefordran med utnyttjande av stickspår ej kan ifrågakomma. I övrigt torde man med hänsyn bl. a. såväl till den blandade trafikstrukturen som till terminalförhållanden betydelse ej ha underlag för en generell samhällsekonomisk gränsdragning mellan landtransportmedlens verksamhetsområden utan blir vid investeringsavvägningen alternativa transportmöjligheter emellan huvudsakligen hänvisad till transportkostnadsjämförelser i de olika fallen.

Trafikutredningen konstaterar, att de föreliggande efterfrågeprognoserna haft likartade utgångspunkter och förutsättningar. I fråga om fjärrgodstrafiken replierar prognoserna för lastbilarnas och järnvägens trafikarbete dock delvis på samma trafikunderlag. Med de modifikationer, som kan ifrågakomma på sistnämnda område, harmonierar prognoserna med trafikutredningens uppfattning om de olika landtransportmedlens naturliga verksamhetsområden och kan vid investeringsavvägningen tjäna som underlag för bedömning av trafikefterfrågans framtida inriktning. Vidare synes, i de delar en räntabilitetsuppskattning nu kan göras, vägplanen och järnvägs-investeringsplanen generellt sett uppfylla räntabilitetskravet.

Beträffande *de statliga väginvesteringarna* anför trafikutredningen ytterligare bl. a. att 1957 års vägplan i princip godtagits av 1959 års riksdag som ett program för den fortsatta utbyggnaden och upprustningen av vårt vägnät. Detta innebär dock ej ett ställningstagande till den i planen föreslagna totala investeringsomfattningen under hela planperioden eller ens under tioårsperioden 1958—1967 (SU 1959: 6 och rskr. 1959: 6).

I vägplanen har framlagts ett värdefullt utredningsmaterial, som i hög grad ökat kunskapen om det svenska vägnätet och den trafik, detta har att betjäna, samt om de faktorer, som inom motorfordonssektorn påverkar transportväsendet. Redovisningen av problemställningarna har emellertid också visat, att åtskilliga centrala väg- och vägtrafikfrågor alltjämt icke kunnat finna en fullt tillfredsställande lösning till följd av att kunskapen på detta område i väsentliga delar icke är tillräcklig. Fortsatt och ökad forskning är en viktig förutsättning för att nå bästa möjliga planläggning och en riktig medelsanvändning vid vägfrågornas lösning.

Vid den rullande revision av vägplanen, som förutsättes, är det med hänsyn till den mångfald omständigheter, som kan påverka fordonsprognoser-
nas utfall, önskvärt att den reviderade planen utformas på grundval av alternativa prognoser. En möjlighet är därvid att tillämpa olika prognoser för skilda ändamål, t. ex. en mera optimistisk prognos vid bestämning av vägnas kapacitetsstandard, enär om- och tillbyggnad av en underdimensionerad väg som regel torde ställa sig dyrare än om vägen med en gång ges tillräcklig kapacitetsstandard, och en mera försiktig prognos vid planläggandet av tidsperiod för utbyggnadens utförande.

Bärighetsnormerna i vägplanen avser utbyggnad överlag för 10 tons axeltryck och 18 tons boggietryck, vilket ställningstagande grundats på av näringslivet och försvaret uttalade önskemål ävensom på det förhållandet att 10 tons axeltryck blivit normerande i flera europeiska länder och nordamerikanska delstater. Bärighetsstandarden torde väsentligen ha bestämts av den tunga trafikens krav. Vid bedömningen av detta spörsmål är det av intresse att konstatera vilka bärighetsnormer eller bärighetsbestämmelser som tillämpas i USA och vissa kontinentaleuropeiska länder. Vid det vägbyggnadsprogram, som påbörjades 1956 i USA enligt den s. k. Eisenhowerplanen och som till sin väsentliga del omfattar byggandet av ett mellanstatligt storvägnät av övervägande motorvägar, tillämpas bärighetsnormer motsvarande ett axeltryck av 8,2 ton och ett boggietryck av 14,5 ton. Inom de olika delstaterna varierar bärighetsbestämmelserna men American Association of State Highway Officials (AASHO) rekommenderar ett axeltryck av 8,2 ton och ett boggietryck av 14,5 ton. I Belgien utgör de generellt tillåtna axel- och boggietrycken resp. 13 och 20 ton. Motsvarande tontal är för Frankrike 13 och 21 samt för Nederländerna 8 och 16. I Schweiz och Storbritannien utgör det generellt tillåtna axeltrycket resp. 10 och 11,2 ton. De högsta tillåtna axel- och boggietrycken var i Västtyskland tidigare resp.

10 och 16 ton men har numera sänkts i fråga om axeltrycket till 8 ton för annan axel än drivaxel och i fråga om boggietrycket till 14,5 ton. För den internationella lastbilstrafiken har Europeiska Transportministerkonferensen år 1960 rekommenderat en vägbärighet motsvarande 10 tons axeltryck och 16 tons boggietryck.

I 1959 års statsverksproposition (bil. 8, sid. 39) anförde föredragande departementschefen, att den i vägplanen föreslagna vägstandarden syntes vara i stort sett väl avvägd. Det vore emellertid önskvärt, att man ytterligare särskilt undersökte, om den föreslagna bärighetsstandarden verkligen behövde göras enhetlig för hela det allmänna vägnätet. Statsutskottet (SU 1959:6, sid. 24) fann för sin del också ställningstagandet till de i vägplanen berörda standardfrågorna böra göras beroende av fortsatta undersökningar.

För riksvägarna och de större länsvägarna anser trafikutredningen det sannolikt, att en höjning av bärighetsstandarden till 10 tons axeltryck kommer att visa sig trafikekonomiskt motiverad. Mer ovisst är däremot huruvida denna standard bör göras enhetlig för hela det allmänna vägnätet och sålunda utsträckas till även de mindre starkt trafikerade länsvägarna. Ytterligare utredning på denna punkt torde vara särskilt påkallad.

Vid en eventuell prioritet för vissa vägprojekt är behovet av alternativa prognoser framträdande. Lämpligt är, att för olika investeringsramar planer byggande på skilda trafikutvecklingsalternativ behandlas, vilket skulle ge vägplanen ökad flexibilitet och möjliggöra förbättrad avvägning rörande lämpligaste fördelning av tillgängliga investeringsmedel. Synnerligen betydelsefulla är avvägningarna av medelstillelningen mellan tätorternas gator och vägar, å ena, samt landsbygdens vägar, å andra sidan, och mellan olika typer av vägar på landsbygden ävensom mellan vägförbättringar till tolerabel standard, å ena, samt om- och nybyggnader till den i planen förutsatta fullgoda standarden, å andra sidan. Alltjämt saknas emellertid tillräckligt material, på vilket dylika avvägningar objektivt kan grundas.

De för vägplanens genomförande erforderliga investeringarna har beräknats komma att i stort sett bli täckta genom inflytande automobilskattemedel enligt gällande skattesatser. Oavsett detta torde det finnas anledning anta, att trafikefterfrågan på landsvägstrafikens område — främst inom personbilssektorn — kommer att vara så stark och oelastisk, att den är beredd att för sitt tillgodoseende enligt vägplanen betala ett pris, som medger en acceptabel förräntning av investeringskapitalet.

Utredningen konstaterar att vägbyggnadsbehoven enligt vägplanen hittills har tillgodosetts. Det är trafikutredningens uppfattning att vägplanen bör från trafikpolitisk synpunkt realiseras i avsedd takt och omfattning med de modifikationer som de av trafikutredningen framförda synpunkterna kan föranleda.

Beträffande de *statliga järnvägsinvesteringarna* framhåller trafikutred-

ningen att den av järnvägsstyrelsen uppställda efterfrågeprognos i fråga om fjärrgodstrafiken, som lagts till grund för det såsom alt. 1 betecknade investeringsprogrammet, förefaller utgöra ett rimligt underlag för investeringsbedömningen. Prognosen innebär att SJ skulle behålla sin nuvarande relativa andel av fjärrgodstrafiken, medan större delen av den lokala gods- trafikens ökning skulle tillfalla lastbilstrafiken.

De av järnvägsstyrelsen på basis av prognosen enligt alt. 1 verkställda investerings- och räntabilitetsberäkningarna avser till ca 85 procent gods- trafiken berörande investeringsobjekt. Investeringarna skulle enligt sty- relsens kalkyl leda till väsentliga kostnadsreduktioner och därmed ge möj- lighet till taxesänkningar i konkurrenssyfte. De framtida förutsättningarna för taxesänkningsåtgärder kan givetvis diskuteras ur många synpunkter, men själva tendensen i kostnadsbegränsande riktning synes dock klar.

Trafikutredningen anser det motiverat, att tills vidare lägga det av järn- vägsstyrelsen uppgjorda investeringsprogrammet enligt alt. 1 till grund för investeringsbedömningen på det statliga järnvägsväsendets område. Utred- ningen förordar därför ur trafikpolitisk synpunkt att detta program reali- seras, innebärande järnvägsinvesteringar under de närmaste åren av stor- leksordningen 350 milj. kr. per år. Med hänsyn till att de för trafikökningen enligt alt. 1 erforderliga merinvesteringarna till övervägande del hänför sig till den rullande materielen, kan den framtida investeringsinriktningen i stor utsträckning nära anknytas till den faktiska trafikutvecklingen, var- igenom risken för felinvesteringar avsevärt minskar.

Beträffande *investeringsavvägningen på landtransportmedlens område* anför trafikutredningen att trafikefterfrågan för närvarande sannolikt skulle i och för sig kunna motivera en annan investeringstakt än vägplanen och järnvägsinvesteringsplanen enligt alt. 1 förutsätter. Lönsamhetskalky- ler för en bedömning av en från dessa planer avvikande, realistisk investe- ringsomfattning saknas emellertid. I dagens läge torde dock den investe- ringsinriktning, som kommit till uttryck i dessa planer, med fördel kunna tjäna som allmän riktlinje för investeringspolitiken på landtransportmed- lens område. Detta innebär dock icke att man bör binda sig för 20-årsplaner. Planerna bör från tid till annan ses över mot bakgrunden av den faktiska utvecklingen. Förändringar i den förutsedda trafikefterfrågan bör föranleda nya prognoser och motsvarande justeringar av planerna. Vidare måste rikt- punkten i fråga om den framtida trafiken kontinuerligt förskjutas framåt i tiden. En rullande långtidsbedömning av investeringsverksamheten bör så- lunda äga rum.

Då det emellertid kan visa sig icke bli möjligt att alltid avdela mot in- vesteringsplanerna svarande del av samhällsresurserna, kan en avvägning mellan de skilda investeringsönskemålen inom trafiksektorn bli nödvändig. En dylik avvägning bör i princip ske utifrån vad som är samhällsekonomiskt mest lönsamt, om man bortser från investeringar som är nödvändiga för att

upprätthålla minimitransportstandarden. I praktiken blir man dock i stor utsträckning hänvisad till en mera schematisk bedömning.

Vissa delar av planerna bör prioriteras framför andra. Det synes vid en schematisk bedömning härvid berättigat att utgå från att näringsfrämjande trafikinvesteringar i regel har hög samhällsekonomisk angelägenhetsgrad.

Breddning av smalspåriga järnvägslinjer

Under 1800-talets senare del, vilken kan betecknas såsom det svenska järnvägsväsendets uppbyggnadsperiod, blev i enlighet med beslut vid skilda riksdagar det statsägda stambanenätet byggt med enhetlig spårvidd, 1 435 mm (normalspår). Däremot erhöll det enskilda järnvägsnätet — främst därför att järnvägsföretagen såg sig nödsakade att genom en i olika avseenden lägre byggnadsstandard ernå så låga anläggningskostnader som möjligt — i stor utsträckning mindre spårvidder.

Kostnaderna för omlastning av gods mellan järnvägar med skilda spårvidder och drifttekniska olägenheter (förseningar, bräckage etc.) föranledde redan på ett tidigt stadium krav på ombyggnad av smalspåriga järnvägslinjer till normalspår. De enskilda järnvägsföretagen, vilka var ägare till samtliga järnvägar med annan spårvidd än normalspår, fann dock i regel att ekonomiska förutsättningar saknades att kunna genomföra de ombyggnader, som skulle ha behövts för önskvärd rationalisering av järnvägsdriften.

1939 års riksdags principbeslut om allmänt förstatligande av de enskilda järnvägarna förändrade i viss mån förutsättningarna för ombyggnad till normalspår av de smalspåriga järnvägslinjerna. Alltefter förstatligandets fortskridande kunde ökade möjligheter uppkomma för ett samlat bedömande av breddningsfrågorna på basis av deras allmänna trafikpolitiska betydelse. Såsom en följd av järnvägsförstatligandet har smalspårsbanornas andel i SJ:s linjenät ökat från 20 km år 1939 till ca 2 250 km i början av år 1961.

I samband med Kungl. Maj:ts förslag om anslag för budgetåret 1953/54 till ombyggnad till normalspår av bl. a. linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp väcktes vid 1953 års riksdag motioner om vissa andra breddningsprojekt. I anledning härav framhöll *statsutskottet* (SU 1953: 9) att det med hänsyn till då pågående breddningsarbeten icke funnes utrymme att uppföra ytterligare sådana arbeten på SJ:s investeringsprogram. Utskottet saknade också möjlighet att på grundval av föreliggande material göra någon objektiv avvägning mellan olika behov och uttala sig till förmån för visst eller vissa projekt. En konkret plan för det fortsatta breddningsarbetet borde enligt utskottets mening upprättas. Detta komme i sin tur att förutsätta en definitiv prövning av frågan, vilka smalspåriga järnvägslinjer som överhuvudtaget borde ombyggas till normalspår, vilka järnvägslinjer som även i fortsättningen borde bibehållas vid smalspårsdrift och vilka järnvägslinjer som

av allmänt trafikpolitiska eller transportekonomiska skäl eventuellt borde ersättas med andra kommunikationsmedel.

Trafikutredningen säger sig i princip dela den av statsutskottet vid 1953 års riksdag uttalade uppfattningen, att en konkret plan för eventuellt ifrågakommande breddningsarbeten bör uppgöras, varvid utredningen förutsätter att planen grundas på en långsiktig bedömning av den framtida trafikutvecklingen. Såsom närmare framgår av det följande gäller emellertid för i stort sett samtliga smalspårslinjer, att frågan om nedläggning bör utredas och prövas. Utredningen anser det därvid lämpligt att för breddningsplanens upprättande erforderliga breddningsundersökningar utföres parallellt med nedlägningsundersökningarna. I belysning av den utveckling, som ägt rum på trafikens område under 1950-talet, kan konstateras, att därest en breddningsplan grundad på för nämnda årtionde förväntad järnvägs- trafik hade förelegat, en tillämpning av densamma skulle lett till mycket stora felinvesteringar.

Sedan de smalspårslinjer, där breddning redan a priori torde få anses ändamålslös, utesluts såsom undersökningsobjekt, synes mot den i dagens läge föreliggande trafikekonomiska bakgrunden för breddningsundersökning främst kunna ifrågakomma järnvägslinjerna Kalmar—Berga med sidolinjen Sandbäckshult—Mönsterås, Finspång—Ljusfors och Forshem—Skara—Vara—Göteborg. Vissa andra järnvägslinjer, närmast Karlshamn—Vislanda, Norraryd—Kvarnamåla och Bredåkra—Växjö, torde med hänsyn till tidigare uttalanden från riksdagens sida likaså böra undersökas.

I de fall, där i enlighet med vad sålunda anförts en undersökning av förutsättningarna för breddning av smalspårslinje numera kan ifrågakomma, bör såsom nämnts dylik undersökning verkställas i samband med nedlägningsundersökningen och redovisas jämsides med denna. Önskvärdheten av områdesvis utförda undersökningar gör sig emellertid med hänsyn till breddningens betydelse för järnvägslinjens inlemmande i det samlade normalspåriga järnvägsnätet kraftigare gällande beträffande breddningsundersökningarna än i fråga om enbart nedlägningsundersökning, och trafikutredningen har därför förutsatt att, i enlighet med vad som i olika sammanhang från skilda håll yrkats, breddningsundersökningarna i möjligaste mån utföres områdesvis.

Allteftersom breddnings- och nedlägningsundersökningarna färdigställs och breddningsalternativet eventuellt befinnes böra förordas bör breddningsprojekten på grundval av Kungl. Maj:ts beslut härom av järnvägsstyrelsen införas i en allmän breddningsplan och där inbördes graderas efter räntabilitet. Realiserandet av projekten i breddningsplanen får bedömas i den ordning som tillämpas för SJ:s investeringar i övrigt.

Trafikutredningen har funnit följande riktlinjer böra vara vägledande för bedömningen av smalspårsnätets framtid. De för befolkning och näringsliv väsentliga transportbehov, som en smalspårslinje betjänar, bör i princip

med i stort sett bibehållen transportstandard tillgodoses till lägsta samhälls-ekonomiska kostnad. De olika transportalternativ, som härvid kan ifrågakomma, är i regel antingen att efter nedläggning av järnvägsdriften ersätta densamma med landsvägstrafik eller att bibehålla järnvägslinjen såsom smalspårig eller ock att ombygga järnvägslinjen till normalspår.

I flertalet fall får breddningsalternativet anses kostnadsmässigt uteslutet till följd av trafikunderlagets ringa storlek, och en undersökning av detta alternativ måste då te sig mer eller mindre ändamålslös. I dessa fall blir det därför endast fråga om en nedläggningsprövning. Denna torde i regel kunna antas resultera i ett beslut om total eller partiell nedläggning. Uppkomsten och utvecklingen av alternativa och modernare transportmöjligheter gör att den tanken måste accepteras — och även torde i vida kretsar ha accepterats — att de lokalbetonade trafiksvaga järnvägslinjerna och kanske framförallt de smalspåriga, vilka genom skiljaktigheten i spårvidd från stambanenätet ofta har en isolerad karaktär, måste läggas ned och lämna plats för bilålderns transportmedel. Skulle järnvägsdriften finnas böra bibehållas tills vidare, torde fortsatt smalspårsdrift få ses såsom enda ifrågakommande lösning.

När breddningsundersökning av olika skäl kan ifrågakomma, torde samtliga förut nämnda tre transportalternativ (landsvägstrafik, smalspårsdrift eller normalspårsdrift) böra lönsamhetsundersökas på grundval av mer- och mindrekostnadskalkyler samt inbördes jämföras. Skulle alternativet med nedläggning och ersättningstrafik på landsväg visa sig samhällsekonomiskt förmånligast och ej eftersätta kravet på tillfredsställande transportförsörjning, torde detta alternativ böra föredras. I övriga fall uppstår fråga om val mellan bibehållande av smalspårsdriften eller breddning av banan. Det är sålunda endast i fall av sistnämnda slag som frågan om breddning får aktualitet såvitt gäller trafiksvaga smalspårslinjer.

Valet torde här böra ske på basis av ren räntabilitetsbedömning, d. v. s. breddning bör komma till stånd, därest därigenom uppkommande förbättring av driftresultatet täcker de särskilda, till breddningen hänförliga kapitaltjänstkostnaderna.

Vad trafikutredningen här anfört har grundats uteslutande på trafikpolitiska överväganden. Detta utesluter emellertid icke, att även andra synpunkter, såsom arbetsmarknads-, lokaliserings- och försvarspolitiska, kan influera på breddningsfrågornas bedömning och aktualisera andra breddningsprojekt än sådana som är trafikekonomiskt motiverade.

För erforderlig konkretisering av problemställningarna i breddningsfrågan eller med anledning av särskild remiss har utredningen mera detaljerat studerat vissa separata breddningsprojekt, vilka därvid behandlats såsom exempelfall. Vidare aktualiserar den fortlöpande förändringen i trafiksituationen en omprövning av vissa redan fattade, men ännu ej effektuerade beslut om breddning, vilka därför ansetts böra upptas till särskild be-

handling. I anslutning till redogörelsen för trafikutredningens synpunkter och förslag anmäles även vissa framställningar från järnvägsstyrelsen.

I två motioner till 1955 års riksdag (I: 266 och II: 360) hemställdes bl. a. att riksdagen ville besluta, att järnvägen *Gullberna—Torsås—Bergkvara* ombyggdes till normalspår. Statsutskottet (SU 1955: 152) fann att tre huvudalternativ kunde komma i fråga, nämligen att järnvägen nedlades helt och ersattes med andra lika ändamålsenliga trafikmedel; att järnvägen bibehölls vid smalspårdrift antingen med bibehållen spårvidd 1 067 mm eller med ändring av spårvidden till 891 mm (samma som järnvägen *Torsås—Kalmar*); eller att järnvägen ombyggdes till normalspår.

Statsutskottet konstaterade, att en eventuell breddning av linjen i fråga borde efter hand följas av motsvarande åtgärder på linjen *Torsås—Kalmar*, bl. a. med hänsyn till en tänkt sydostkustbana. Berörda spörsmål var emellertid otillräckligt belysta och utskottet ville icke förorda något av de båda andra alternativen utan hemställde om utredning av dessa spörsmål. Utredningsuppdraget kunde lämpligen anförtros antingen 1953 års trafikutredning eller en för ändamålet särskilt tillsatt kommitté. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag (rskr. 1955: 330).

Sedan Kungl. Maj:t överlämnat ifrågavarande skrivelse till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget, har utredningen låtit järnvägsstyrelsen utföra vissa undersökningar m. m. Vidare har ett för ändamålet tillsatt arbetsutskott inom utredningen besökt trafikområdet och därvid även inhämtat upplysningar från representanter för olika berörda myndigheter och andra berörda.

Utredningen har av vad i ärendet förekommit bibragts den bestämda uppfattningen, att trafikunderlaget för bandelen *Gullberna—Torsås—Bergkvara*, bedömt separat, icke är eller kan väntas bli av sådan storlek och karaktär, att det motiverar någon mera betydande uppoffring av investeringsmedel, varken för inspikning eller, än mindre, för breddning. Vid betraktande av linjen *Gullberna—Torsås* (och även linjen *Torsås—Kalmar*) såsom ett led i en tänkt sydostkustbana, må uppmärksammas, att den s. k. Sydostkustbanekommittén 1959 kostnadsberäknat breddning av linjen *Kalmar—Torsås—Karlskrona* till 21 milj. kr. eller omkring samma belopp som enligt kommittén skulle erfordras för upprustning av linjen *Kalmar—Emmaboda—Karlskrona*, därest på sistnämnda linje samma restider som på *Torsåsbanan* skulle erhållas. Då den elektrifierade linjen *Kalmar—Emmaboda—Karlskrona* redan nu är av en god standard och under alla förhållanden får anses nödvändig att bibehålla, skulle en breddning av *Torsåsbanan* — vid det förhållandet att någon nämnvärd nytillkommande persontrafik, i en tid av vikande persontrafikunderlag för järnvägarna, icke torde vara att påräkna — endast leda till en viss omläggning av de lokala färdvägarna för den existerande persontrafiken och därmed innebära en betydande dubbelinvestering.

Frågan om breddning av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara har därför enligt trafikutredningens uppfattning icke något nödvändigt sammanhang med en tänkt sydostkustbana utan kan bedömas separat.

Trafikutredningen anser sålunda sammanfattningsvis, att skäl till inspikning eller breddning av järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara icke föreligger. Starka skäl synes i stället tala för linjens nedläggning. Beslut i denna fråga torde böra fattas sedan järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga berörande, inom järnvägsstyrelsen pågående undersökningar slutförts.

Vad beträffar sydostkustbanetanken finner trafikutredningen att några avgörande skäl för anordnande av en sydostkustbana hittills icke förebragts. Frågan torde slutligt kunna bedömas i och med att de tidigare nämnda, inom järnvägsstyrelsen pågående undersökningarna rörande järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga slutförts. Enligt utredningens uppfattning bör frågan om breddning av linjen *Kalmar—Berga* med tillämpning av de allmänna riktlinjer härför, som utredningen uppdragit, bedömas separat under hänsynstagande närmast till breddningens betydelse för trafikutvecklingen inom Kalmar län.

Vid 1946 års riksdag fattades principbeslut (rskr. 1946: 210) om breddning av såväl järnvägslinjerna *Bredåkra—Växjö* som *Karlshamn—Vislanda*. Samtidigt uttalades — dock utan ställningstagande i sakfrågan — att bl. a. frågan om järnvägslinjen *Norråryd—Kvarnamålas* framtida gestaltning borde ägnas den största uppmärksamhet. De ifrågavarande breddningsenheterna har icke kommit till utförande bortsett från vissa smärre terrassearbeten på linjen Vislanda—Karlshamn.

I belysning av den trafikutveckling, som ägt rum sedan riksdagens principbeslut fattades, finner trafikutredningen att det berättigade i att bredda endera av linjerna *Bredåkra—Växjö* och *Karlshamn—Vislanda* numera kan ur samhällsekonomisk synpunkt starkt ifrågasättas och att under alla omständigheter breddning av båda dessa, varandra närliggande parallella linjer ur samma synpunkt måste anses helt utesluten.

Trafikutredningen förordar därför, att med det fortsatta verkställandet av riksdagens principbeslut i här förevarande fråga måtte anstå tills vidare och att beslutet måtte omprövas, sedan ny breddningsundersökning kommit till stånd, avseende hela detta linjekomplex och upptagande följande tre breddningsalternativ, nämligen a) *Karlshamn—Vislanda*, b) *Bredåkra—Växjö* och c) *Karlshamn—Norråryd—Kvarnamåla—Växjö*, eventuellt med sidolinje till Tingsryd.

Trafikutredningen har även studerat frågan om breddning av bandelen *Uddevalla—Bäckefors* och därvid funnit en breddning helt utesluten från trafik- och samhällsekonomisk synpunkt. Vidare föreslår utredningen omprövning av 1945 års riksdags beslut om breddning av järnvägslinjen *Härnäs—Bergsjö*.

Sedan betänkandet avgavs har riksdagen (rskr. 1961: 360) beslutat upphäva breddningsbeslutet och trafiken nedlagts.

Nybyggnad av järnvägslinjer

Ännu under 1920-talet framfördes förslag om en rad nya järnvägsprojekt, huvudsakligen avseende enskilda banor. Under 1930-talet minskades emellertid under inflytande bl. a. av den växande bilismen intresset för nyanläggningar av järnvägar på ett markant sätt. I och med färdigställandet av inlandsbanan år 1937 kan den allmänna järnvägsbyggnadsepoken i vårt land anses i stort sett avslutad. Vissa nybyggnader har dock kommit till stånd under senare år. En ny järnväg för godstrafik har anlagts på sträckan Kalix—Morjärv enligt beslut vid 1956 års riksdag och vidare pågår anläggandet av en järnväg för godstrafik mellan Malmbanan och det av LKAB öppnade nya gruvfältet vid Svappavaara.

Förslag har även i skilda sammanhang framförts om andra nybyggnadsprojekt, exempelvis på sträckan Köpmanholmen—Örnsköldsvik—Umeå, Haparanda—Haparandahamn samt Ljusdal—Sveg. Vidare har vissa andra nybyggnadsprojekt, såsom anläggning av mellanriksbanor i Dalarna och Värmland, en ny tvärbana genom södra Lappmarken och en småländsk kustbana, i olika sammanhang framförts.

Enligt trafikutredningens uppfattning bör från trafikpolitisk synpunkt lönsamhetskrav ställas på investeringar i varje ifrågakommande järnvägsbyggnadsprojekt. I praktiken kan å andra sidan arbetsmarknads-, lokaliserings- och försvarspolitiska överväganden påverka bedömningen av huruvida visst projekt bör trots bristande räntabilitet komma till utförande. En bedömning ur nämnda synpunkter faller emellertid utanför trafikutredningens arbetsområde. Utredningen anser sig dock böra fästa uppmärksamheten på konsekvensen av att dessa synpunkter tages till intäkt för längre gående åtgärder än ett avstående från enbart själva förräntningskravet — d. v. s. åtgärder, som innebär avkall även på kravet att trafikintäkterna skola täcka åtminstone drift- och förnyelsekostnaderna för anläggningen. I sådant fall kommer den beslutande åtgärden att efter objektets färdigställande kontinuerligt kräva en insats av nya pengar, och den samhällsekonomiska belastningen av investeringsåtgärden omfattar då såväl investeringsbeloppet som det kapitaliserade värdet av den framtida årliga driftförlusten.

Av de järnvägsbyggnadsprojekt, som i det föregående redovisats och som ännu ej förts fram till slutgiltigt avgörande, torde i nuvarande läge icke något fylla de lönsamhetsfordringar som trafikutredningen uppställt såsom villkor för nybyggnad av järnvägslinje, och utredningen har icke funnit något ytterligare nybyggnadsprojekt avseende järnväg för allmän trafik, vars realiserande kan te sig för närvarande eller inom överskådlig framtid trafikpolitiskt angeläget.

Nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer

Trafikutredningen framhåller att SJ:s trafikeringsplikt i så måtto utgör en företagsekonomisk belastning, att den innefattar ett tvång att upprätthålla trafik på järnvägslinjer, där driften icke är affärsmässigt motiverad. Härigenom uppkommande underskott har tidigare kunnat täckas genom överskotten på det s. k. *affärsbanenätet*, d. v. s. de järnvägslinjer som SJ finner företagsekonomiskt motiverat att driva. Genom ett intensifierat arbete på att höja järnvägens drifteffektivitet har SJ strävat att öka överskotten från affärsbanenätet och minska underskotten på de trafiksvaga linjerna i syfte att åstadkomma en tillfredsställande balans i ekonomin. Sedan länge har det emellertid stått klart att enbart åtgärder av detta slag icke är tillfyllest för att med järnvägsnätets nuvarande utsträckning få järnvägsrörelsen att gå ihop. En nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer har därför ansetts under alla omständigheter nödvändig.

Utredningen erinrar att frågan om nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer varit aktuell sedan mitten av 1930-talet, även om hittills framlagda utredningar och planer ej förrän på sistone resulterat i mera omfattande nedläggningsåtgärder. I nuvarande utvecklingsskede inom vår transportapparat är det emellertid ofrånkomligt att i betydligt större utsträckning än som hittills skett lägga ned trafiksvaga järnvägslinjer. Riksdagen (SU 1958: B 6, rskr. 1958: B 74) har också understrukit att rationaliseringsverksamheten inom SJ, omfattande bl. a. nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, bör bedrivas med kraft. Vidare har framhållits, att vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom hittills utgjorde ett led i en av den allmänna utvecklingen framtvingad omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande riksdagen icke funne sig beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av.

För en närmare precisering av den omfattning, i vilken järnvägsnedläggning ur rent järnvägsekonomiska synpunkter kan vara berättigad, kan man erhålla viss ledning ur tidigare 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 bankm och år, en nedläggning av trafiken skulle vara företagsekonomiskt motiverad.

De järnvägslinjer, där trafikfrekvensen ligger under eller ej alltför mycket över denna gräns om 250 000 trafikenheter per bankm och år (250 000 trafikenheter beräknas motsvara 500 000—600 000 bruttotonkm), omfattade år 1951 en sammanlagd trafikerad banlängd av 6 440 km, vilket motsvarade 42,6 procent av SJ:s dåvarande linjenät. Det samlade trafikarbetet på dessa bandelar utgjorde endast 5,6 procent av SJ:s totala trafikprestation (exkl. malmtrafiken på malmbanan) men tog i anspråk uppskattningsvis 20 å 25 procent av de totala driftutgifterna. En enligt samma grunder på basis av 1959 års prestationsuppgifter utförd inventering visar, att längden av de trafiksvaga järnvägslinjerna ökat från 6 440 km år 1951 till 7 050 km år

1959, motsvarande 48 procent av den trafikerade banlängden år 1959. Trafikarbetet på dessa linjer utgjorde endast 4,5 procent av SJ:s totala trafikprestation (exkl. malmtrafiken) och uppgick i genomsnitt till 197 000 bruttotonkm per bankm. Av denna trafiksvaga banlängd utgjorde 4 630 km normalspår och 2 420 km smalspår.

Efter samråd med trafikutredningen har järnvägsstyrelsen i sina petita för budgetåret 1961/62 framlagt en separatredovisning grundad på 1958 års trafikförhållanden. Den omständigheten att samtliga i 1952 års bandelsredovisning ingående järnvägslinjer, vilka hade en trafikintensitet understigande 625 000 bruttotonkm per bankm och år, visat sig vara underskottslinjer, hade gett järnvägsstyrelsen anledning förmoda att även linjer med högre trafikintensitet kunde vara förlustbringande. I den nya separatredovisningen medtogs därför linjer med upp till 800 000 bruttotonkm per bankm och år. Även efter denna ändring i gränsdragningen uppvisar samtliga undersökta linjer underskott.

1958 års bandelsredovisning — ur vilken uteslutits linjer, vilka helt eller partiellt nedlagts före den 1 juli 1960 — omfattar linjer om i runt tal 7 400 km, motsvarande 50 procent av SJ:s totala i juli 1960 trafikerade banlängd. Av de separatredovisade linjerna hade ca 6 900 km — motsvarande 47 procent av nämnda banlängd — en trafikintensitet år 1958 understigande 625 000 bruttotonkm per bankm och dessa kan därför anses ungefärligen svara mot den tidigare omnämnda inventeringen på basis av 1952 års bandelsredovisning och 1958 års prestationsuppgifter.

Antas det, att den i begreppet effektiv konkurrens liggande friheten för järnvägarna att nedlägga sådana järnvägslinjer, där driften icke är affärs-mässigt motiverad, skulle maximalt utnyttjas, kan detta på grundval av här anförda beräkningar sålunda tänkas innebära, att inemot 50 procent av vårt järnvägsnät skulle falla bort.

Rent järnvägsekonomiska synpunkter kan emellertid icke uteslutande bli utslagsgivande vid fastställandet av den omfattning, i vilken järnvägsnedläggning för framtiden bör ske. En nedläggning av samtliga trafiksvaga järnvägslinjer kan visserligen vara ekonomiskt motiverad om nedläggnings-spörsmålet endast bedömes med hänsyn till SJ:s affärsintresse, men konsekvenserna för transportapparaten i dess helhet samt för näringslivet i övrigt och för den allmänna samfärdseln av en dylik omfattande järnvägsnedläggning torde bli synnerligen vittgående och i vissa fall samhällsekonomiskt oförmånliga, åtminstone på kortare sikt. Också kraven på en med hänsyn till de geografiska förhållandena rimlig transportförsörjning för landets olika delar samt beredskapsmässiga skäl begränsar nedläggningens omfattning. Med på nedläggningsomfattningen begränsande effekt torde hänsynen till transportförsörjningen främst göra sig gällande i de trakter av landet, där de klimatiska förhållandena vintertid (besvärande snöförhållanden och stark kyla) försvårar anordnandet av en tillfredsställande ersättningstrafik för personbefordran på landsväg.

Beträffande de samhällsekonomiska verkningarna av en järnvägsnedläggning redovisar utredningen i övrigt följande alternativ såsom tänkbara.

Alt. 1. Överförandet till landsväg av den på järnvägslinjen utförda trafiken medför, att utbyggnad av vägar och utökning av motorfordonsbeståndet måste ske. Kostnaderna för denna utbyggnad (angivna såsom annuitet) uppgår, med eller utan tillägg av ökade löpande driftkostnader för landsvägstrafiken, till ett belopp, som överstiger de av trafiköverföringen uppkommande merintäkterna för denna trafik. Detta underskottsbelopp blir större än underskottet av fortsatt järnvägsdrift, d. v. s. skillnaden mellan merkostnaderna och merintäkterna på landsvägssidan blir större än skillnaden mellan mindrekostnaderna och mindreintäkterna på järnvägssidan.

Alt. 2. Trafiköverföringen medför, att en utbyggnad av vägtrafikapparaten måste ske, vilken i och för sig visar bättre driftresultat än järnvägstrafiken. Järnvägsnedläggningen orsakar emellertid under en övergångstid utgifter för näringslivet i trafikområdet i och för anpassning till den nya trafiksituationen, vilka då de — omräknade till annuiteter — lägges till vägtrafikens merkostnader medför ett driftunderskott för denna trafik, som blir större än underskottet av fortsatt järnvägsdrift.

Alt. 3. Trafiköverföringen medför, att en utbyggnad av vägtrafikapparaten måste ske, vars driftresultat, även med tillägg av eventuella anpassningskostnader för näringslivet, ter sig förmånligare än ett fortsatt upprätthållande av järnvägsdriften men som kräver så omfattande investeringar, att de medför trängsel inom det totala investeringsutrymmet och påverkar möjligheterna att genomföra mera räntabla eller eljest angelägna investeringar inom trafiksektorn.

Alt. 4. Trafiköverföringen medför, att en utbyggnad av vägtrafikapparaten måste ske, vilken kan genomföras med ett driftresultat av det slag, som angetts under alt. 3, dock utan att de härför erforderliga investeringarna i där nämnd utsträckning påverkar övriga investeringsmöjligheter.

Alt. 5. Trafiköverföringen sker inom ramen för fortlöpande normal utbyggnad av vägtrafikapparaten och ger, även med tillägg av eventuella anpassningskostnader för näringslivet, ett bättre driftresultat än ett fortsatt upprätthållande av järnvägsdriften.

För en nedläggningsprövning ur samhällsekonomiska synpunkter anger trafikutredningen efter granskning av de olika alternativen följande riktlinjer.

Järnvägsnedläggning bör i det under alternativ 1 angivna fallet icke komma i fråga. I detta fall gäller dock givetvis — med hänsyn till privatbilismens av trafikpolitiken i övrigt ej nämnvärt påverkade expansion liksom med hänsyn därtill, att en fortgående trafikavledning från järnväg till bil trots brister i vägsystemet äger rum — att situationen inom ett antal år kan ändras och att bedömningen därför icke bör inskränkas till att avse viss tidpunkt utan bör omfatta en följd av år, exempelvis en femårsperiod framåt i tiden.

Ej heller torde i de under alternativen 2 och 3 angivna fallen järnvägsnedläggning kunna ifrågakomma, förrän de ekonomiska förutsättningarna så förändrats, att fallen blir att hänföra under alternativen 4 eller 5.

I fall, som under alternativen 4 och 5 sägs, synes nedläggning kunna omedelbart ske. För eventuella anpassningsåtgärder för näringslivet vid övergången till den nya trafiksituationen bör dock givetvis skälig tid beredas.

En *plan för nedläggningsarbetets bedrivande* är nödvändig. Denna bör ta formen av en utav järnvägsstyrelsen upprättad förteckning över trafiksvaga järnvägslinjer, uppdelade *dels* på sådana linjer, beträffande vilka det står klart att de av samhällseliga skäl måste bibehållas tillsvidare eller på längre sikt, t. ex. inlandsbanan, (*linjegrupp A*), *dels* på sådana linjer, beträffande vilka frågan om eventuell nedläggning snarast möjligt bör utredas och prövas, (*linjegrupp B*) — en prövning som kan resultera antingen i linjens bibehållande eller ock i total eller partiell driftnedläggning. I fråga om samtliga förtecknade linjer bör resultatförbättringen för SJ beräknas, för att storleken av den företagsekonomiska belastningen skall kunna fastställas. Bedömningen av vilka linjer, som skall ingå i linjegrupp B, d. v. s. de till nedläggningsprövning snarast ifrågakommande linjerna, torde kunna grundas på relativt summariska karakteristika. Insamlandet och bearbetandet av det rikhaltiga och slutliga bedömningsmaterialet för linje i denna grupp bör däremot icke ske på förteckningsstadiet utan uppskjutas till den successivt företagna undersökningen av de olika förtecknade linjerna. Önskvärt är att dessa undersökningar sker områdesvis i alla fall, där detta icke klart framstår såsom ändamålslost. Efterhand som nedläggningsundersökningarna slutförts, bör de av järnvägsstyrelsen överlämnas till Kungl. Maj:t för prövning av nedläggningsfrågan. Likaledes torde resultatet av den lönsamhetskalkyl, som verkställts såväl i fråga om de tillsvidare icke nedläggningsbara järnvägslinjerna, d. v. s. linjer tillhörande linjegrupp A, som i fråga om ännu icke nedläggningsprövade linjer tillhörande linjegrupp B, böra med motivering för förslag om linjernas hänförelse till respektive grupper årligen anmälas i järnvägsstyrelsens anslagsäskanden. En vart tredje år förnyad bandelsredovisning torde därvid böra läggas till grund för beräkningarna. Skulle nedläggningsprövning resultera i att till linjegrupp B hänförd linje förklaras skola tillsvidare bibehållas, bör linjen i avbidan på framtida omprövning överföras till linjegrupp A.

Utredningen har i samråd med järnvägsstyrelsen sökt komma fram till ett realistiskt program för nedläggningsundersökningar. Programmet innebär, att under tiden fram till den 1 januari 1965 nedläggningsmöjligheterna i fråga om trafiksvaga järnvägslinjer av tillhoppa ca 3 840 km längd, vilka beräknas vid ingången av budgetåret 1961/62 medföra ett driftunderskott av 116 milj. kr., skall undersökas av järnvägsstyrelsen. Därvid har de till linjegrupp B hänförliga linjerna upptagits i tre undersökningsetapper (I—II) samt i en särskild undersökningsetapp (IV) sammanförts vissa linjer som f. n. ingår i linjegrupp A men som i samband med senare omprövning

närmast kan komma i fråga för att överflyttas till grupp B. Till undersökningsetapp I har härvid hänförs de linjer inom linjegrupp B, som antingen kunde förmodas i första hand falla under de tidigare angivna alternativen 4 och 5 eller ock, utan att klart framstå såsom tillhörande denna kategori, borde i samband med planerad breddningsundersökning jämväl nedläggningsundersökas. Till undersökningsetapp II har hänförs övriga linjer, delvis med högre trafikintensitet än de i etapp I ingående, hänförliga till alternativen 4 och 5, jämte ytterligare vissa linjer, som i samband med breddningsundersökning jämväl bör nedläggningsundersökas. Till undersökningsetapp III har förts övriga för nedläggningsundersökning och i vissa fall för breddningsundersökning ifrågakommande linjer i linjegrupp B. Programmet är att anse såsom ett rent tidsprogram för undersökningarna. Förslag till de trafiksvaga järnvägslinjernas fördelning på linjegrupperna A och B bör som tidigare framhållits främst ankomma på järnvägsstyrelsen att upprätta. Omprövningen av ställningstagandet i fråga om de till linjegrupp A hänförs järnvägslinjerna — och därmed det definitiva fastställandet av omfattningen utav undersökningsetapp IV — bör äga rum sedan huvuddelen av de i undersökningsetapperna I—IV ingående undersökningarna utförts.

I det följande redovisas en sammanställning av utredningens tidsprogram för bandelsundersökningarna. Den närmare utformningen av undersökningsprogrammet framgår av utredningens betänkande I (s. 167 ff.).

Som framgår av sammanställningen har belastningen på SJ till följd av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikering vid ingången av budgetåret 1961/62 beräknats till närmare 200 milj. kr. Utredningen föreslår att SJ fortsättningsvis lämnas driftbidrag för upprätthållandet av driften på icke blott de trafiksvaga järnvägslinjerna, som tillsvidare måste bibehållas, utan även på dem som avses skola men ej hunnit nedläggas. Den närmare innebörden i utredningens förslag beträffande driftbidrag m. m. redovisas i det följande i samband med redogörelse för de trafikpolitiska reformerna på järnvägsområdet.

I fråga om *ersättningstrafiken* framhåller utredningen inledningsvis att en fullständig likvärdighet mellan järnvägs- och landsvägstrafik icke kan uppnås av det skälet, att vardera transportmedlet har sin speciella tekniska, från det andra skiljaktiga utformning, innebärande olikheter i såväl standardhöjande som standardsänkande riktning. Landsvägstrafikens karaktär av dörr-till-dörr-trafik saknas i regel — om man bortser från vagnslastgodstrafiken — hos järnvägstrafiken, som å sin sida oftast erbjuder större befordringsbekvämlighet och befordringssnabbhet. Även om det bortses från denna bristande kommensurabilitet, måste det konstateras att ett krav på ersättningstrafikens likvärdighet med järnvägstrafiken icke alltid bör godtas. Där till följd av personbilismens och lastbilstrafikens utveckling järnvägens tåglägenheter kommit att bli väsentligt överdimensionerade i för-

Linjegrupp och etapp	Banlängd		Transport- arbete år 1959 i % av det totala	Driftunder- skott vid in- gången av budgetåret 1961/62 milj. kr.	Tidpunkt för bandelsunder- sökningarnas slutförande
	km	% av 1960 års ban- längd			
<i>Linjegrupp A</i>	3 340	23	2,9	97	
Första lönsamhetskalkyl- en					1 september 1960
Andra lönsamhetskalkyl- en					1 september 1963
Undersökningsetapp IV.	(593)	(4)	(0,7)	(19)	1 januari 1965
<i>Linjegrupp B</i>					
Undersökningsetapp I.	1 090	8	0,5	30	1 juli 1961
Undersökningsetapp II.	970	7	0,6	30	1 juli 1962
Undersökningsetapp III.	1 190	8	0,9	37	1 januari 1964
Hela kalkyl- och under- sökningssprogrammet ...	6 590	46	5,0	194	1 januari 1965

hållande till den trafik, som alltså söker sig till järnvägen, finnes varken ur samhällsekonomisk synpunkt eller ur trafikbehovssynpunkt anledning att i motsvarande grad överdimensionera den transportapparat, som vid järnvägens nedläggning avses skola ombesörja ersättningstrafiken. Denna transportapparat bör i stället anpassas till de trafikbehov, som den beräknas för framtiden tillgodose. Likvärdighetskravet måste därför enligt utredningens uppfattning tolkas på det sättet, att ersättningstrafiken skall inom rimliga gränser tillgodose trafikbehovet på ett tillfredsställande sätt.

Ett studium av de nedläggningsärenden, som sedan år 1958 handlagts inom kommunikationsdepartementet, har gett trafikutredningen den bestämda uppfattningen, att alla relevanta intressen blivit på ett tillfredsställande sätt belysta i ärendena. Utredningen finner därför för sin del nuvarande handlingsgång böra såsom i allt väsentligt tillfredsställande bibehållas.

Frågan om vilket trafikföretag, som skall ombesörja ersättningstrafiken, torde också få avgöras med hänsyn till förhållandena i det enskilda fallet. Inom ramen för gällande trafiktillståndslagstiftning synes SJ i det enskilda fallet böra — där de så önskar — ges företräde med hänsyn till att det här gäller en trafik som redan ombesörjs av SJ. Emellertid blir problemet ofta ett annat. Ersättningstrafiken kan med hänsyn till det kläna trafikunderlaget bli olönsam, och någon konkurrens om densamma föreligger då icke. I de fall kravet på tillfredsställande transportförsörjning likväl nödvändiggör trafikens upprätthållande, blir det fastmer fråga om ett åläggande från statsmakternas sida, som närmast torde böra rikta sig mot SJ, under förutsättning att företaget beredes kompensation för uppkommande driftförlust.

Nedläggning av en järnvägslinje aktualiserar, såsom förut nämnts, frågan om taxesättningen för den landsvägstrafik, som avses ersätta järnvägs-

trafiken. Hittills har den övergång från genomgående taxeberäkning på järnväg till snitttaxeberäkning på järnväg—billinje, som järnvägsnedläggningen regelmässigt medfört, för näringslivet och befolkningen i de ifrågavarande trafikområdena icke varit nämnvärt betungande — dels till följd av det obetydliga trafikunderlag det varit fråga om och dels med hänsyn till att den uppkomna avgiftshöjningen ofta kompenseras av en förbättrad transportförsörjning i form av dörr-till-dörr-trafik, ökad tur- och hållplatstäthet etc. Men då nedläggningsprövningen utsträckes till att omfatta järnvägslinjer även med högre trafikintensitet, kan den ifrågakommande trafiköverföringen från järnväg till landsväg bli av en storlek, som gör frågan om taxesättningen för ersättningstrafiken trafikpolitiskt mera angelägen. Emellertid kan frågan om en taxemässig samordning av trafiken i form av annan och för trafikanterna förmånligare taxesättning för genomgående trafik järnväg—billinje än den, som skulle bli följden av en sammanläggning av avgifterna enligt å vartdera transportmedlet eljest tillämpade taxor, icke ur trafikpolitisk synpunkt begränsas till allenast samtrafik mellan järnväg och sådan billinje, som ersätter nedlagd järnväg. Vissa skäl kan anföras för att ett taxesystem som allmänt tillämpas i dylik samtrafik borde utsträckas till all samtrafik järnväg—billinje, i varje fall till i statlig regi bedriven sådan trafik. Denna fråga behandlas närmare i det följande i samband med behandlingen av vissa föreslagna trafikpolitiska reformer på järnvägsområdet.

Med hänsyn till den utpräglade trafiksvaghet, som kännetecknar de av nedläggningsundersökningarna omfattade bandelarna, är den trafikvolym, som ifrågakommer att överföra från järnväg till landsväg i varje särskilt fall — och även totalt — förhållandevis obetydlig, och behovet av *vägupprustningar* på enbart denna grund synes icke vara mera omfattande, enär i flertalet fall befintliga vägar kan uppta den trafik som överföres. Kravet på en tillfredsställande transportförsörjning aktualiserar emellertid i samband med åtskilliga nedläggningsfall en viss upprustning av de vägar, på vilka ersättningstrafiken avses skola framgå. I vissa fall torde en dylik vägupprustning kunna äga rum inom ramen för gällande flerårsplaner, och strävan bör gå ut på att infoga ifrågavarande vägprojekt i planerna. Ett dylikt infogande kan emellertid till följd av trängseln på väginvesteringsområdet stöta på sådana svårigheter, att infogandet i praktiken icke skäligen kan äga rum, om vägarbetet skall utföras inom rimlig tid, och denna omständighet kan, därest icke särskilda vägmedel står till buds för ändamålet, avsevärt försena järnvägsnedläggningen.

Trafikutredningen erinrar om att även 1958 års besparingsutredning gett uttryck för den uppfattningen, att för ersättningstrafiken en upprustning av vägnätet i allmänhet är erforderlig för att uppnå en tillfredsställande lösning. Av järnvägsnedläggningar föranledda vägarbeten förutsattes dock av besparingsutredningen i regel bli inordnade i den fortlöpande vägplane-

ringen. Detta inordnande skulle i fråga om projektering, behandling av markfrågor och medelsanvisning ske på ett sådant sätt, att de erforderliga vägarbetena blev färdiga senast samtidigt med att nedläggningen genomfördes. I den mån så erfordrades för att uppnå detta syfte borde sådana vägarbeten tidigareläggas.

Vissa framställningar

I skrivelse den 24 maj 1961 har *järnvägsstyrelsen* efter samråd med arbetsmarknadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation hemställt om bemyndigande att lägga ned trafiken på järnvägslinjerna Karlskrona—Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. Efter remissbehandling av denna framställning har under hänvisning till bl. a. statsutskottets utlåtande 1955: 152 uppdragits åt järnvägsstyrelsen att verkställa de ytterligare undersökningar, vilka styrelsen funne erforderliga som underlag för ställningstagande till frågan om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar såsom del i en eventuell normalspårig bana Linköping—Berga—Kalmar—Karlskrona. Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 31 juli 1962 redogjort för resultatet av dessa undersökningar och sedermera i skrivelse den 14 januari 1963 på Kungl. Maj:ts uppdrag även redovisat vissa alternativa tågplaner, som utvisar hur persontrafiken kan organiseras efter ett eventuellt genomförande av det s. k. sydostkustbaneprojektet med sträckning över Emmaboda eller Torsås.

En trafikomläggning till landsväg av smalspårslinjen Karlskrona—Kalmar skulle aktualisera väginvesteringar för 2,9 milj. kr. Den nuvarande järnvägstrafikens årliga underskott har beräknats till 1,2 milj. kr., medan en trafikorganisation på landsväg beräknas lämna ett underskott av 50 000 kr. per år. Nedläggningen beräknas sålunda medföra en nettoförbättring för SJ:s samlade trafikrörelse med 1,15 milj. kr.

Kostnaderna för en upprustning av linjesträckningen Linköping—Hultsfred—Berga beräknas till 31 milj. kr. och ombyggnaden till normalspår av linjerna Berga—Kalmar och Kalmar—Torsås—Bergkvara—Gullberna till 45 milj. kr.

Sammanfattningsvis har järnvägsstyrelsen efter de delvis i samverkan med de lokala intressenterna verkställda undersökningarna funnit, att det lokala trafikunderlaget för en breddning av smalspårslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar är obetydligt. Den i och för sig icke särskilt sannolika trafikökningen vid den ifrågasatta breddningen, som inräknats i svaren på av styrelsen gjord enkätundersökning, är långt ifrån tillräcklig att ekonomiskt motivera en breddning. En ombyggnad till normalspår med den ifrågasatta trafikökningen till följd skulle endast öka den belastning, som den nuvarande smalspårsdriften utgör för SJ:s ekonomi. De undersökningar som gjordes beträffande persontrafikens organisa-

tion visar enligt styrelsens mening, att järnvägsförbindelsen mellan Kalmar och Karlskrona icke är behövlig vid anordnande av vare sig Karlskronas fjärrförbindelser i stockholmsriktningen eller av Kalmars fjärrförbindelser i malmöriktningen. De anförda förhållandena styrker, att den av styrelsen i skrivelse den 24 maj 1961 föreslagna omläggningen av trafiken Kalmar—Torsås—Karlskrona till landsväg är den enda tänkbara lösningen från såväl företagsekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt.

I skrivelse den 16 januari 1963 har *järnvägsstyrelsen* — efter samråd med arbetsmarknadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation — redovisat resultatet av dels breddningsundersökning av järnvägslinjerna Vislanda—Karlshamn, Växjö—Bredåkra och Norraryd—Kvarnamåla, dels nedläggningsundersökning av persontrafiken Växjö—Tingsryd och Norraryd—Kvarnamåla och all trafik Tingsryd—Bredåkra.

I samband med frågan om breddning av blekingenätet fattade 1946 års riksdag principbeslut om breddning av kustbanan jämte de anslutande linjerna Vislanda—Karlshamn och Växjö—Bredåkra. Enligt beslut av 1952 års riksdag upptogs ifrågavarande arbeten på SJ:s ordinarie investeringsprogram. Vid 1954 års riksdag beslöts att arbetena på linjerna Vislanda—Karlshamn och Växjö—Bredåkra inte borde upptagas med mindre läget på arbetsmarknaden påkallade deras utförande som beredskapsarbeten. Terrasseringsarbeten har hittills utförts på linjen Vislanda—Karlshamn.

1953 års trafikutredning har framhållit de ändrade förhållanden, som inträtt inom trafikens område genom bilismens frammarsch och uttalar att det berättigade i att bredda redan endera av de båda järnvägslinjerna numera kan från samhällsekonomisk synpunkt starkt ifrågasättas och att under alla omständigheter breddning av båda dessa, varandra närliggande parallella linjer från samma synpunkt måste anses helt utesluten. Trafikutredningen förordar därför att med det fortsatta verkställandet av riksdagens principbeslut om breddning måtte anstå tills vidare och att beslutet måtte omprövas, sedan ny breddningsundersökning kommit till stånd, avseende såväl de nämnda järnvägslinjerna som förbindelseleden emellan desamma, linjen Norraryd—Kvarnamåla.

Järnvägsstyrelsens undersökningar visar att under tiden 1951 till 1961 har persontrafiken minskat med 56 procent, paket- och ilstyekegodstrafiken med omkring en tredjedel, fraktstyekegodset med 58 procent och vagnslastgodset med 60 procent. Trafikintensiteten ligger under medeltalet för SJ:s banor med 0,891 m spårvidd, d. v. s. den dominerande smalspårsgruppen. För persontrafikens del är breddningen av föga intresse och breddning till persontrafikstandard bedöms som orealistisk. Investeringsbehovet vid breddning till godstrafikstandard beräknas vid 1961 års pris- och lönenivå och 1960 års godsvolym uppgå för breddning av linjen Vislanda—Karlshamn till 9,5 milj. kr., linjen Växjö—Bredåkra till 10 milj. kr. och linjen Växjö—Karlshamn med sidobana till Tingsryd till 14 milj. kr.

Driftkostnadsbesparingarna vid övergång från smalspårig till normalspårig industrispårsdrift är ytterst obetydliga i förhållande till investeringarnas storlek. Besparingarna ger vid breddning av Vislanda—Karlshamn omkring 0,5 procent i avkastning till ränta och avskrivningar å det investerade kapitalet och vid breddning Växjö—Karlshamn med sidobana till Tingsryd mellan 0,1 och 0,2 procent medan inga nämnvärda kostnadsförändringar uppstår vid breddning Växjö—Bredåkra.

Sammanfattningsvis finner järnvägsstyrelsen, att eventuella investeringar i breddning inte är ekonomiskt motiverade, enär de uppkommande driftkostnadsbesparingarna är ytterst ringa i förhållande till det kapital, som skulle behöva investeras. En av breddningens tänkta fördelar, nämligen att göra omlastning av vagnslastgoods mellan normal- och smalspårsvagnar onödig, har redan uppnåtts i och med att trafik med överföringsvagnar införts. Trafikutvecklingen har varit ogynnsam och de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt järnvägsdrift är icke tillfredsställande. Särskilt gäller detta persontrafiken men även godstrafiken, ehuru i större eller mindre grad på olika delar av järnvägsnätet i fråga. Järnvägsstyrelsens undersökningar visar, att persontrafiken på hela det aktuella nätet samt godstrafiken på de svagast utnyttjade avsnitten av nätet i första hand bör överflyttas till landsväg. Denna överflyttning bör genomföras i tvenne etapper. Ersättande trafik på landsväg med bussar och lastbilar för resande och stycke gods avses bli insatt av SJ.

Järnvägsstyrelsen hemställer, under hänvisning till vad som redovisats och under förutsättning att dess förslag är förenligt med av riksdagen vid eventuell omprövning av breddningsfrågan fattade beslut, om bemyndigande, att från och med tidpunkt, som järnvägsstyrelsen efter samråd med väg- och vattenbyggnadsstyrelsen finner lämplig, nedlägga persontrafiken på järnvägslinjerna Växjö—Tingsryd och Norraby—Kvarnamåla samt helt nedlägga järnvägsdriften och uppriva spåret på järnvägslinjen Tingsryd—Bredåkra.

1960 års vägsakkunniga ang. frågan om avgiftsbelagda trafikanläggningar

De sakkunniga konstaterar, att även om den nuvarande väglagstiftningen icke innehåller något direkt hinder mot avgiftsbelagda trafikanläggningar, omöjliggör den dock i praktiken genom sin utformning tillkomsten av sådana anläggningar. I princip förutsättes sålunda, att för den allmänna samfärdseln nödiga vägar och förbindelser bygges genom det allmännas försorg med anlåtande av allmänna medel samt att avgifter icke får uttagas för deras begagnande. Detta har också understrukits av riksdagen senast vid behandlingen år 1960 av motioner om utredning angående avgiftsbelagda trafikanläggningar m. m. Tredje lagutskottet framhöll dock i anslutning härtil,

att under vissa omständigheter avsteg från nämnda principer kunde tänkas befogade. Enligt utskottet borde en sådan lagstiftning eftersträvas, som icke hindrade enskilda bolag eller kommuner att anordna avgiftsbelagda trafikanläggningar, i första hand broar och tunnlar. Även frågan om möjlighet att i vissa fall avgiftsbelägga statliga trafikanläggningar av sådant slag borde därvid upptagas.

De sakkunniga har icke funnit någon mera väsentlig ändring i huvudprinciperna för gällande lagstiftning behöva företagas vid ett eventuellt införande av ett system med avgiftsbelagda trafikanläggningar. Vissa kompletterande föreskrifter i väglagen, varigenom såväl enskilda som det allmänna erhåller möjligheter att enligt en särskild koncessionslagstiftning bygga och driva dylika anläggningar, vore sålunda tillräckliga. För det fall att statsmakterna skulle besluta om införande av ett system med sådana möjligheter, har de sakkunniga ansett sig böra framlägga förslag till en särskild koncessionslag och till vissa kompletterande föreskrifter i väglagen och kungörelsen angående statsbidrag till enskild väghållning.

I fråga om skälen för och emot en avgiftsbeläggning anför de sakunniga i huvudsak följande.

I Amerikas förenta stater har systemet med avgiftsbelagda trafikleder tillämpats i större utsträckning alltsedan 1930-talet. Systemet har oftast motiverats med trafikanternas önskemål att kunna välja mellan en längre, avgiftsfri led med mera långsam trafik och en kortare, avgiftsbelagd led med snabbare trafik. I den amerikanska vägplanen i mitten på 1950-talet förutsattes emellertid att särskilda s. k. tullvägar ej skulle komma till användning vid den fortsatta utbyggnaden av i varje fall det interstate vägnätet. Härmed sammanhängande frågor har dock ånyo aktualiserats i diskussionen rörande storleken och arten av den bilbeskattning, som kräves för finansieringen av de föreslagna investeringarna.

Bestämmelser om tullvägar finnes i flertalet delstater. Åtskilliga stater, inom vilka sådana bestämmelser förut gällt, har emellertid upphävt dessa under senare hälften av 1950-talet. Bestämmelserna i de olika staterna varierar rätt avsevärt. Ett vanligt system synes vara, att tullväg bygges och handhaves av det statliga vägväsendet samt bekostas genom obligationslån eller annat lån, som upptages med förbehåll, att endast inkomsterna av vägen får tagas i anspråk för betalningen. Finansieringsformen synes, om den tillämpas på svenska förhållanden, närmast kunna jämföras med statliga eller halvstatliga bolag. Även andra finansieringsformer har förekommit. I åtminstone ett par fall har vederbörande delstats framtida inkomster av bensinskatten ställts som säkerhet för obligationslån. Någon gång har inkomsterna från en särskilt lönande tullväg använts för att bygga annan tullväg, varefter det statliga vägväsendet tillgodogjort sig inkomsterna från hela vägsystemet. Det har också förekommit, att en delstat iklätt sig garanti för lånens återbetalning. I allmänhet har förutsatts, att vägen, efter ut-

gången av viss tid eller då samtliga lån amorterats, skulle utan ersättning införlivas med det statliga vägväsendet och upplåtas för trafik utan avgift.

Enligt de sakkunnigas uppfattning har utfallet i ekonomiskt hänseende av de avgiftsbelagda vägföretagen i Förenta staterna i allmänhet varit gott, när det gällt begränsade vägsträckningar med tät trafik, särskilt genomfartsvägar från stadscentra till förorterna. Däremot har lönsamheten ofta varit mindre god för längre vägar med mera begränsad trafikvolym. De erfarenheter av tullvägar, som vunnits, torde enligt de sakkunniga knappast vara ägnade att läggas till grund för en bedömning av förutsättningarna för utförande av tullvägar i Sverige. Härtill är förhållandena alltför olikartade. De sakkunniga påpekar bl. a., att de amerikanska tullvägarna i flertalet fall är mycket omfattande företag med anläggningskostnader, som uppgår till 200—500 milj. dollars. Den årliga trafikmängden på dessa vägar är lägst en å två milj. fordon. På vissa vägar har trafikmängden uppgått till 50 milj. fordon.

I Norge har avgiftsbelagda trafikanläggningar främst motiverats av önskemålet eller nödvändigheten att få till stånd angelägna väg- och broförbindelser tidigare än som eljest varit möjligt med hänsyn till de begränsade investeringsresurserna. Bestämmelser eller föreskrifter rörande avgifter på allmänna vägar saknas. Ställning till avgiftsfrågan tages i förekommande fall av de anslagsbeviljande myndigheterna. Det anses dock, att stortingets medgivande kräves i fråga om genomfartsvägar även om statsbidrag till projektet icke förutsatts. Avgifterna anpassas vanligen så, att lånen förräntas och avbetalas inom viss tid, vilken icke överstigit tio å femton år för de senast behandlade projekten. Under senare år har tillstånd till avgiftsbeläggning givits i samband med byggande av större broar eller broar som ersättning för tidigare färjförbindelser. I några fall har sådant tillstånd också givits beträffande väganläggningar som förutsatts finansierade helt eller delvis med lån. Detta gäller, förutom vägar av särskilt intresse för turismen, vägar som har betydelse för ett begränsat distrikt eller område, där trafikanterna förklarat sig villiga att åtaga sig denna extra belastning för att få vägen byggd tidigare än som annars hade varit möjligt med anlitande av ordinarie anslag från stat och kommun.

De sakkunniga erinrar om att vägväsendet i Norge icke är förstatligt i samma utsträckning som hos oss. Staten svarar sålunda direkt endast för huvudvägarna, för vilka anslag beviljas av stortinget. Övriga vägar utbygges och underhålls av de regionala myndigheterna, dock med statsbidrag till såväl byggande som underhåll. Till städernas vägar och gator utgår däremot icke sådana bidrag.

Även då det gäller svenska förhållanden, torde enligt de sakkunniga svårigheterna att inom ramen för de allmänna väg- och broplanerna inom önskvärd tid bereda utrymme för vissa större, kostnadskrävande projekt, ha drivit fram önskemålen om införande av ett system med avgiftsbelagda tra-

fikanläggningar. Diskussionen om ett sådant system har hittills begränsats till i huvudsak broföretag över Öresund och Kalmarsund samt i Göteborg. Öresundsbroprojektet är av så speciell karaktär, att det icke synes böra behandlas i förevarande sammanhang. Frågan om bro- och tunnelföretagen i Göteborg har numera lösts genom beslut om medelsanvisning i vanlig ordning. Vad beträffar en broförbindelse mellan Öland och fastlandet erinrar de sakkunniga om tidigare utredningar i denna fråga. I en av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen den 21 mars 1949 framlagd utredning rörande broförbindelse över Kalmarsund presenterades två alternativa förslag som väsentligt skilde sig från varandra beträffande utformningen av den bärande huvudkonstruktionen. Kostnaderna för det billigaste alternativet beräknades i runt tal till 28 milj. kr. vid en bro- och vägbredd av 7 m och till 32,6 milj. kr. vid en bro- och vägbredd av 11 m. 1954 års Ö-utredning förordade i ett den 30 juni 1956 avlämnat betänkande rörande Öland att en broförbindelse snarast möjligt skulle komma till stånd och underströk angelägenheten av att erforderliga förberedande undersökningar bedrevs med all möjlig skyndsamhet, så att definitivt ställningstagande till problemet kunde ske i en nära framtid. De sakkunniga omnämner även en ekonomisk-geografisk undersökning, som utförts inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen under åren 1955—1957. I denna har uppskattningar gjorts om bl. a. trafikvinsten vid tillkomsten av en broförbindelse över Kalmarsund. I anslutning härtill konstaterar de sakkunniga att intresset för ett system med avgiftsbelagda trafikanläggningar främst hänför sig till frågan om en fast förbindelse till Öland.

Gällande grundregel att de för den allmänna samfärdseln nödiga vägarna och förbindelserna i princip skall byggas genom det allmännas försorg samt att avgifter icke får uttagas för deras begagnande är enligt de sakkunniga helt riktig och innebär stora fördelar. Dess tillämpning i praktiken torde innebära bl. a., att en angelägenhetsgradering av de för utbyggnad aktuella företagen sker samt att sådana företag, vilkas tillkomst ej är tillräckligt motiverade ur ekonomiska eller andra synpunkter, ej kommer till stånd. Att bryta dessa principer genom att införa ett avgiftssystem framstår bl. a. därför som mindre önskvärt. Dessutom torde med det svenska vägväsendets nuvarande utformning och den för landets ekonomiska liv betydelsefulla kostnadsutjämning, som äger rum inom vägväsendet genom beskattningsformerna för motorfordonstrafiken, det närmast kunna betraktas såsom en återgång till ett föråldrat vägfinansieringssystem, om vägavgifter skulle tillgripas för finansiering av vissa vägbyggen.

Vissa risker synes sålunda enligt de sakkunnigas mening föreligga, att vid ett system med avgiftsbelagda trafikanläggningar de allmänna principerna för angelägenhetsgradering av de skilda företagen rubbas. En särskild förbindelse kan t. ex. för en viss industri eller för befolkningen inom ett visst område framstå som mycket angelägen utan att därför i övrigt vara

av sådan vikt för trafikanterna eller kommunikationsväsendet i stort, att den bör utföras. Detsamma kan gälla med avseende på en speciell turist- eller fritidsled. Om i sådana fall förbindelsen kommer till stånd genom avgiftsfinansiering, medan andra och viktigare leder får anstå, kan detta innebära en felaktig investeringsavvägning eller prioritering på felaktiga grunder.

Som skäl för införandet av avgiftsfinansierade företag har enligt de sakkunniga ofta hänvisats till att behovet av en viss förbindelse varit så stort, att en investering i och för sig sannolikt skulle vara företagsekonomiskt lönsam. Även om så vore fallet, kan vid bedömandet av dessa frågor dock icke bortses från allmänna prioriteringsgrunder. För dess utförande måste nämligen kapitalmarknaden i motsvarande mån tagas i anspråk till eventuell nackdel för andra viktiga investeringar. Avgörande för ställningstagandet bör till sist vara omfattningen av samhällets totala resurser, vilka alltid torde framstå som begränsade. I angivna fall bör därför enligt de sakkunniga såsom eljest en bedömning göras av företagets angelägenhetsgrad i förhållande till andra aktuella investeringsobjekt.

Den investeringsavvägning, som sker vid uppgörandet av flerårsplaner, innebär att många angelägna företag med hänsyn till medelstillgången helt eller delvis måste ställas på framtiden. Även för övriga områden inom samhällslivet föreligger stora och angelägna investeringsbehov, medan tillgängliga investeringsmedel är relativt begränsade. Med hänsyn härtill anser de sakkunniga det icke vara rimligt, att en viss avgiftsbelagd trafikaneläggning får komma till stånd enbart av det skälet, att de ordinarie investeringsmedlen icke tages i anspråk härför. I vart fall då det gäller av det allmänna byggda företag måste en ingående prövning av angelägenhetsfrågan och prioriteringsgrunderna komma till stånd såväl då ordinarie investeringsmedel utnyttjas som vid en eventuell upplåning inom eller utom landet av erforderliga medel.

Vad sålunda anförts gäller enligt de sakkunnigas uppfattning bedömningen i stort av spörsmålet, huruvida ett system med avgiftsbelagda trafikaneläggningar bör accepteras. Om fråga uppstår att rent undantagsvis medgiva ett enda företag kan givetvis sägas, att en strikt tillämpning av huvudprincipen framstår som mindre berättigad samt att konsekvenserna för investeringssektorn i dess helhet blir mindre påtagliga.

Frågan om avgiftsfinansiering bör enligt de sakkunniga också ses mot bakgrunden av den totala motorfordonsbeskattnings storlek. Är denna beskattning redan förut hög, kan motstånd mot en dylik finansieringsmetod givetvis väntas bli större än eljest. Dessutom torde under alla förhållanden för de närmast berörda trafikantgrupperna och trafikområdena avgiften framstå som en form av extra beskattning. Även vid en relativt låg taxesättning synes man därför kunna utgå från att inom längre eller kortare tid efter en förbindelses färdigställande, krav kommer att resas på

att avgiften skall tagas bort eller sänkas för befolkningen inom närmast berörda region. Ett bibehållande av avgiften kan också verka trafikhämmande och därigenom medföra att förbindelsens kapacitet icke fullt utnyttjas, vilket ur allmänt ekonomiska synpunkter vore mindre tillfredsställande.

Den ifrågasatta avgiftsfinansieringen har ansetts böra begränsas till endast större, angelägnare och särskilt kapitalkrävande företag. I sådana fall torde oftast enligt de sakkunnigas uppfattning angelägenhetsgraden i och för sig motivera utbyggnad i sedvanlig ordning med anlåtande av allmänna medel. De sakkunniga ifrågasätter om för överskådlig tid något annat företag — exklusive en eventuell öresundsbro — än en ölandsbro kan komma i fråga som avgiftsfinansierat företag. Att för detta enda fall göra avsteg från huvudprincipen för vägväsendets finansiering och införa ett system som kan medföra förenämnda olägenheter synes icke befogat.

De sakkunniga är sålunda ej beredda förorda införandet av ett system med avgiftsfinansiering. I fråga om ölandsbron föreligger sociala och andra skäl för en utbyggnad i sedvanlig ordning. Beträffande tidpunkten för företagets utförande finner sig de sakkunniga ej kunna göra annat uttalande än att spørsmålet främst synes böra upptagas i den för prövning av vägärenden stadgade ordningen. I anslutning härtill erinrar de sakkunniga om att förnyelse av flerårsplanerna för väg- och brobyggnader författningsenligt skall ske under år 1963, att gälla fr. o. m. år 1964. Därest statsmakterna skulle finna att avgiftsfinansiering bör komma till stånd, måste ställning tagas till om företaget lämpligen bör byggas och handhas av staten eller genom enskild försorg. Enligt de sakkunnigas mening bör staten därvid ingalunda a priori uteslutas. Starka skäl synes tala för att utbyggnaden sker i statlig regi, då staten förr eller senare skall övertaga bron. Dessutom torde ett företag av denna storleksordning icke kunna genomföras utan statligt bidrag eller statliga garantier i en eller annan form. Olika mellanformer mellan statligt och privat byggnande kan givetvis också tänkas.

Ehuru de sakkunniga icke funnit sig kunna tillstyrka, att ett system med avgifter för nyttjande av viktiga vägförbindelser införes i landet, har de likväl ansett sig ej böra underlåta att utarbeta och framlägga förslag till lagstiftning i ämnet.

Det av de sakkunniga framlagda författningsförslaget benämnes lag om tullvägar. Lagen är utformad enligt koncessionsprincipen. Det skall ankomma på Kungl. Maj:t att i varje särskilt fall pröva, om företaget skall komma till stånd samt på vilka villkor detta skall ske. Enligt förslaget får koncession meddelas i sådana fall, då företaget finnes lända till gagn för en större allmänhet och i övrigt vara lämpligt från allmän synpunkt. Väg för vilken koncession meddelats benämnes tullväg. Koncession får inte meddelas å väg, som enligt fastställd generalplan eller stadsplan skall utgöra gata,

annan allmän plats eller särskilt trafikområde. Ej heller får koncession meddelas kronan eller annan i lagen om allmänna vägar omförmäld väghållare. Vid detaljplaneringen av vägföretaget skall väsentligen samma ordning tillämpas som vid upprättande, utställande och fastställande av arbetsplan för allmän väg. Härvid äger koncessionshavare erhålla biträde av vederbörande vägförvaltning. För tillgodoseende av koncessionshavarens behov av mark för tullväg upptages i förslaget en bestämmelse att vad i fråga om allmän väg finnes stadgat om expropriation, vägrätt och tillfälligt upplåtande av mark skall äga motsvarande tillämpning å tullväg. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att bestämma de grunder, som skall gälla för uttagande av vägavgifter. Hur avgiftssystemet i detalj skall utformas får koncessionshavaren själv bestämma, men taxa eller taxebändring får icke tillämpas, innan den fastställts av myndighet som Kungl. Maj:t förordnat därtill. Förslaget innehåller även vissa bestämmelser för reglering av rättsförhållandena vid koncessionstidens utgång och vid inlösen före utgången av denna tid.

I *särskilt yttrande* har ledamoten von Seth uttalat, att utredningens principiella ståndpunkt att det allmänna bör svara för byggande av nödiga allmänna vägar synes riktig. Företagen måste noggrant angelägenhetsgraderas enligt vägplanens förutsättningar kompletterade med väg- och vattenbyggnadsstyrelsens fördjupade trafikekonomiska beräkningsgrunder. Vissa avvikelser från den önskvärda angelägenhetsgraderingen har måst och kan alltfört behöva ske av särskilda skäl. Avgiftsbelagda broar och tunnlar bör få ifrågakomma för att i vissa fall kunna avhjälpa besvärande och samtidigt kostnadskrävande flaskhalsar. Dessa företag berör emellertid endast en mindre del av den totala investeringsvolymen. Avgiftsbelagda företag kan visa sig önskvärda såväl utom som inom planlagt område. Lagförslaget bör enligt reservantens mening i sistnämnda avseende justeras.

Yttranden

Till trafikutredningens bedömning av utvecklingstendenserna på landtransportmedlens område och de redovisade prognosernas lämplighet såsom underlag för investeringsavvägningen ansluter sig uttryckligen *överståthållarämbetet* samt *länsstyrelserna i Uppsala och Jämtlands län*, och flertalet remissinstanser har lämnat utredningens uttalanden utan erinran.

En mera tveksam inställning redovisar *kommerskollegium*, som bl. a. framhåller att de av järnvägsstyrelsen utarbetade prognoserna för den framtida fördelningen av trafikarbetet mellan olika trafikmedel icke kan anses tillförlitliga på längre sikt, framförallt icke om prognoserna skulle bygga på antagandet att obundna konkurrensförhållanden skall råda inom trafikväsendet. Särskilt gäller detta prognoserna beträffande godstransporterna

i fjärrtrafik, där järnvägsstyrelsen såsom minimalalternativ för järnvägarnas del räknat med att fördelningen mellan järnväg och andra transportmedel skulle vara oförändrad om 20 år. Det bör beaktas, att rådande tendens klart pekar på en fortsatt förskjutning från järnvägs- till landsvägstrafik. Att upprätta säkra prognoser för en längre tidrymd ter sig över huvud taget vanskligt med hänsyn till den snabba tekniska och ekonomiska utvecklingen. Prognosmaterialet bör därför med försiktighet användas såsom grundval för investeringsplanering och överväganden i övrigt.

Näringsorganisationerna framhåller att järnvägarna synes ha minskat sin relativa andel av transportarbetet i fjärrtrafik under efterkrigstiden. Prognosalternativ 1 skulle således innebära, att den hittillsvarande trenden i fjärrtrafikutvecklingen brytes, vilket dock ingalunda kan anses sannolikt. För en bedömning av järnvägens investeringsbehov på längre sikt ger den framlagda prognosen enligt organisationernas mening icke tillräckligt underlag.

Då utredningen konstaterar, att prognoserna för lastbilarnas och järnvägens trafikarbete delvis repliera på samma trafikunderlag, måste detta anses naturligt, eftersom här råder ett klart konkurrensförhållande mellan båda trafikslagen. Att här giva en preferens åt det ena trafikmedlet framför det andra säger sig organisationerna icke för sin del kunna förorda. Från denna synpunkt inger det allvarliga betänkligheter, att utredningen arbetar med sådana begrepp som »naturliga», »järnvägsbestämda» eller »lastbilsbestämda» transporter utan att framhålla deras relativa och tidsmässigt begränsade betydelse. Detta avspeglar ett statiskt betraktelsesätt, som icke står i överensstämmelse med den inledande principförklaringen och som skarpt kontrasterar mot den hittillsvarande utvecklingen på transportområdet.

Organisationerna framhåller, att det för det svenska näringslivet vore synnerligen olyckligt, om den framtida trafikpolitiken utformades på grundval av teoretiska spekulationer om att vissa transporter generellt är »bestämda» att tillföras en viss trafikgren. Angeläget är också att en kontinuerlig revidering av prognoserna utföres och att särskilt utvecklingen på järnvägssidan, där risken för felinvesteringar är mest framträdande, bl. a. med hänsyn till utvecklingen inom flyg och andra konkurrerande trafikmedel, mycket uppmärksamhet följes. Liknande synpunkter anföres av *Kooperativa förbundet*.

Motororganisationerna anser det vara nödvändigt att komplettera och koordinera prognoserna fram till år 1980. Den föreliggande prognosen för järnvägstrafiken synes enligt organisationerna icke vara baserad på lika ingående undersökningar som prognoserna för landsvägstrafiken och bör därför överarbetas med hänsyn till bl. a. den utveckling inom de andra transportmedlen, som kan förväntas i ett friare konkurrenssystem.

Akeriägarnas centralförening betonar vikten av att man frigör sig från

den enligt föreningens uppfattning förlegade åsikten, att vissa transporter skall vara förutbestämda för en viss trafikgren. Under hänvisning till utvecklingen i andra länder med konkurrensfrihet på området finner föreningen anledning förvänta en fortgående ökning av den relativa andelen av transportarbetet hos bilar i fjärrtrafik.

Linjeflyg AB ifrågasätter, om redovisade prognoser är ägnade att ligga till grund för framtida investeringar. Bolaget anser, att dessa prognoser i alltför hög grad är grundade på ett statiskt tänkande, där tillräcklig hänsyn icke tagits till att den tekniska och ekonomiska utvecklingen medför förskjutningar i de olika trafikmedlens användbarhet och kapacitet.

Rörande frågan om de statliga väginvesteringarna har remissinstanserna i allt väsentligt varit ense med utredningen, när den framhåller att 1957 års vägplan bör realiseras. Sålunda säger sig t. ex. *länsstyrelsen i Skaraborgs län* med tillfredsställelse ha noterat, att 1957 års vägplan enligt utredningens uppfattning bör ur trafikpolitisk synpunkt realiseras i avsedd takt och omfattning. *Länsstyrelsen* anser det högst angeläget — icke minst ur trafikpolitisk synpunkt — att upprustningen av vägnätet påskyndas. För att detta skall kunna ske i önskvärd takt är det nödvändigt att erforderliga medel anvisas och ställas till förfogande för ändamålet. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* finner det angeläget, att 1957 års vägplan fullföljes i beräknad omfattning, vilken plan på lång sikt bl. a. torde innebära väsentliga fördelar för den tunga landsvägstrafiken och dess konkurrensförmåga. Även *länsstyrelsen i Jämtlands län* understryker vikten av att gällande vägplan fullföljes av statsmakterna i föreslagen utsträckning. *Näringsorganisationerna* framhåller att de med tillfredsställelse hälsar, att trafikutredningen hyser den uppfattningen, att vägplanen från trafikpolitisk synpunkt bör realiseras i avsedd takt och omfattning. *Motororganisationerna*, som också delar utredningens uppfattning att vägplanen bör realiseras, anser det dock väsentligt understryka, att ett genomförande av den i vägplanen beräknade utbyggnaden av vägnätet kan förryckas, om icke anslagen anpassas till förändringar i prisnivån.

I anledning av att utredningen ifrågasatt riktigheten av att tillämpa den i vägplanen rekommenderade bärighetstandarden också för de mindre starkt trafikerade länsvägarna understryker *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* att styrelsen ej är beredd att medverka till någon sänkning av den tillämpade vägstandarden, då detta skulle medföra allvarliga konsekvenser för trafiksäkerheten och trafikekonomin. För att uppnå ett optimalt resultat av väginvesteringarna är det nödvändigt att den i vägplanen rekommenderade investeringsserien — såsom en minimiserie — realiseras utan några modifikationer med hänsyn till dess takt och omfattning. Enligt styrelsens mening har det ej framkommit något som talar för en differen-

4 — Bihang till riksdagens protokoll 1963. 1 saml. Nr 191

tiering av bärighetsstandarden i den riktning trafikutredningen diskuterar. Tvärtom har utredningar, som styrelsen utfört under de senaste åren, bl. a. kartläggningen av skogstransporterna på det allmänna vägnätet samt de pågående fordonsvägningarna, givit ökad tyngd åt de rekommendationer som givits i vägplanen om ett för hela det allmänna vägnätet enhetligt axeltryck.

Skogsbrukets motortransportkommitté framhåller att skogsbruket för sina tunga transporter i hög grad är beroende av framkomligheten för tung trafik på de allmänna vägar, som framgår i eller berör skogsbygd. Från skogsbrukets sida måste hävdas, att hela det allmänna vägnätet skall medge trafik med 10 tons axeltryck.

I utredningens bedömning av de statliga järnvägsinvesteringarna instämmer flertalet av de remissinstanser, som uttalat sig härom.

Järnvägsrådet framhåller betydelsen av att järnvägsstyrelsen erhåller tillräckliga investeringsanslag för kapacitetsökning, rationalisering och modernisering. Sådana anslag utgör i många fall en förutsättning för att det av SJ bedrivna rationaliseringsarbetet skall kunna fortsätta och för att SJ:s trafikapparat skall kunna anpassas och utbyggas till att motsvara den expansion, som i övrigt äger rum i samhället. Rådet tillstyrker, att SJ erhåller ett årligt investeringsanslag av den föreslagna storleksordningen och understryker samtidigt vikten av att investeringarna insättes företrädesvis på sådana områden av järnvägsdriften, där snabb och god förräntning kan förväntas.

Kommerskollegium anser sig sakna anledning till erinran mot det för de närmaste åren beräknade investeringsbehovet för järnvägarna. Kollegium vill dock framhålla att beloppet 350 milj. kr. kan vara för högt eller för lågt, därest beloppet skall ses i belysning av investeringsönskemålen för trafikväsendet i dess helhet. *Näringsorganisationerna* accepterar, att järnvägsinvesteringar i enlighet med trafikutredningens förslag under de närmaste åren hålles i storleksordningen 350 milj. kr. per år. *Linjeflyg AB* anför däremot betänkligheter mot att trafikutredningen tagit för gott av järnvägsstyrelsen redovisat investeringsbehov av 5,2 miljarder kr. för tiden 1960—1979.

Bland de remissinstanser, som lagt särskilda synpunkter på investeringsbedömningen, framhåller *arbetsmarknadsstyrelsen* att det är av vikt att de arbeten, som upptagits i långtidsplanerna och bedömts böra komma till utförande under de närmaste åren, detaljplaneras så att investeringarna snabbt kan utökas, om detta är önskvärt med hänsyn till arbetsmarknads- och konjunkturläget. För de ställningstaganden av trafikpolitisk natur, som krävs för denna planläggning och samordning, synes utredningen i huvudsak ha lämnat mera allmänt hållna riktlinjer. Ett mera

konkret utformat program förefaller önskvärt. *Handelsanställdas förbund* understryker vikten av att redovisade investeringsplaner blir föremål för översyn. Enligt förbundets uppfattning kan nämligen de minskade samhällsekonomiska kostnaderna genom liberaliseringen av vägtransporterna i annat fall uppvägas av ökade kostnader för trafiken i städer och tätorter.

Trafikutredningens förslag till *breddningsundersökningar* lämnas utan erinran av flertalet remissinstanser, som uttalat sig härom.

Några remissinstanser har dock anfört särskilda synpunkter. Sålunda framhåller *chefen för försvarsstaben* att det från totalförsvarssynpunkt är angeläget att en breddning till normalspår i första hand sker på bandelen Torved—Gullspång, i andra hand Kalmar—Berga, varigenom två goda kompletterings- och kringgångsförbindelser erhålles. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* instämmer i utredningens förslag att det järnvägskomplex, som består av linjerna Karlshamn—Vislanda, Norraby—Kvarnamåla och Bredåkra—Växjö upptages till undersökning. Även beträffande linjerna Vislanda—Ljungby—Bolmen—Halmstad och Växjö—Hultsfred bör breddningsalternativet prövas. Länsstyrelsen säger sig vara väl medveten om att dessa önskemål om spårbreddning icke stöds av räntabilitetsskäl i nuvarande läge men anser, att arbetsmarknads-, lokaliserings- och försvarspolitiska synpunkter talar för dess uppfattning. *Länsstyrelsen i Blekinge län* säger sig vidhålla sin tidigare uttalade uppfattning, att ombyggnad till normalspår borde ske av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Trafikutredningens uppfattning i frågan om *nybyggnad* av järnvägslinjer delas av samtliga remissinstanser, som uttalat sig härom.

Det helt övervägande antalet av de remissinstanser, som uttalat sig om *nedläggning* av trafiksvaga järnvägar, har accepterat trafikutredningens undersökningsprogram. Sålunda anser *järnvägsstyrelsen* utredningens tidsplan vara en lämplig ram för SJ:s undersökningar under de närmaste tre åren angående lönsamhet och alternativa trafikformer för de trafiksvaga linjerna. Styrelsen framhåller dock, att vissa förskjutningar av objekten mellan olika undersökningsetapper samt mellan grupp A och undersökningsgrupperna kan bli motiverade. *Järnvägsrådet* anser nedläggningsfrågan vara mycket betydelsefull för SJ:s ekonomi och understryker vikten av att planeringsarbetet för nedläggande av järnvägsdriften vid oekonomiska bandelar bedrivs med all kraft. Det bör enligt rådets mening vara en angelägen uppgift, att en viss sammankrympning av järnvägens transportapparat åstadkommes i de delar som numera genom landsvägstrafikens expansion förlorat sin betydelse. *Generalpoststyrelsen* har intet att erinra mot det av utredningen och järnvägsstyrelsen uppdragna undersökningsprogrammet avseende möjligheterna att lägga ned trafiksvaga järnvägslinjer, ej heller

mot att sådan nedläggning kommer till stånd. Även *länsstyrelserna i Älvsborgs, Värmlands, Västmanlands och Västerbottens län* förordar eller har intet att erinra mot de principer beträffande nedläggning av trafiksvaga järnvägar, som utredningen redovisat. Kraftigt stöd för sina förslag finner utredningen hos *Landsorganisationen*, som anser motiven att så snart som möjligt realisera en konkret plan för nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer hållbara. *Näringsorganisationerna* hälsar med tillfredsställelse utredningens tidsplan för nedlägningsundersökningarna.

Riksförbundet Landsbygdens folk säger sig vara medvetet om, att nedläggning av vissa järnvägslinjer av ekonomiska skäl efter hand framstår som motiverad.

Kommerskollegium och kommittén för näringslivets lokalisering understryker järnvägarnas betydelse i lokaliseringssammanhang och hävdar, att lokaliseringssynpunkter icke får förbises vid bedömningen av huruvida en järnvägslinje skall nedläggas eller ej. *Arbetsmarknadsstyrelsen* instämmer i utredningens förslag, att nedlägningsundersökningarna bör bedrivas med största skyndsamhet, men understryker järnvägarnas betydelse som lokaliseringsfaktor. Styrelsen påpekar, att av de 98 A-centra ligger alla utom ett och av B-centra alla utom två vid järnväg. Om alla de handelar, som av trafikutredningen föreslagits till nedlägningsundersökning, också skulle läggas ned, skulle det innebära, att 4 A-centra och 6 B-centra ställdes utan järnväg. Styrelsen finner därför att det är nödvändigt att ställning toges till nedläggningarna från fall till fall med beaktande av konsekvenserna för befintliga företag och med beaktande av önskvärdheten och möjligheterna att förlägga nya företag till berörda område.

Länsstyrelsen i Kalmar län framhåller, att med hänsyn till järnvägens betydelse som godstransportmedel varje nedläggning av en järnväg kan komma att innebära, att den berörda bygdens möjligheter till framtida utveckling minskas. En järnväg bör därför icke få läggas ned med mindre det klart framgår, att järnvägen saknar betydelse för bygdens framtida utveckling. Eljest innebär åtgärden en sänkning av bygdens transportstandard. Länsstyrelsen är av den bestämda uppfattningen, att en för långt driven politik, syftande till att lägga ned järnvägar, kan leda till att länets bestånd som administrativ och ekonomisk enhet rubbas.

Invändningar mot utredningens förslag har framförts av några remissinstanser. Sålunda säger sig *Svenska järnvägsmannaförbundet* vara införstått med, att ytterligare nedläggningar är ofrånkomliga och nödvändiga, men anser att trafikutredningens förslag till nedlägningsprogram är alltför omfattande och att det föreslagna tidsschemat innebär en alltför forcerad nedläggningstakt. Den mall, som den internationella järnvägssammanslutningen angivit — nedläggning om antalet trafikenheter understiger 250 000 per bankm och år — anser förbundet icke vara tillämplig i vårt land. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* finner att utredningens omfattande

samt i och för sig värdefulla redogörelser för lönsamheten av driften å olika delar av järnvägsnätet huvudsakligen avser den företagsekonomiska och ej den samhällsekonomiska lönsamheten av järnvägstrafiken i förhållande till övrig trafik. Den synes därför otillräcklig som motivering för de omfattande järnvägsnedläggelser, som enligt utredningen bör undersökas. Länsstyrelsen jämför de trafiksvaga banorna med förortstrafiken i Stockholm och hävdar, att de trafiksvaga järnvägarna tillfredsställer samma behov, skolresor, arbetsresor etc., som »spårvagnstrafiken» kring Stockholm. Länsstyrelsen påpekar, att det torde betraktas såsom orimligt att lägga ned den som jämförelse nämnda förortstrafiken. *Svenska järnvägsföreningen* förutsätter, att enskilda järnvägar ges rätt att lägga ned eller inskränka driften, då trafiken är klart olönsam, och att vederbörande järnvägsförvaltning inte skall behöva upprätthålla trafiken längre än vad den finner förenligt med sina intressen.

Beträffande trafikutredningens synpunkter på frågan om ersättningstrafikens ordnande har remissinstanserna i huvudsak inte haft något att erinra. Särskilda synpunkter har dock anförts av flera instanser.

Generalpoststyrelsen understryker vikten av att ersättningstrafiken får en sådan utformning, att den icke försvårar postverkets strävan efter snabbast möjliga postbefordran och postutdelning.

Länsstyrelsen i Kristianstads län finner att nedläggning av en trafiksvag järnvägslinje alltid medför en viss standardsänkning inom den tillgängliga transportapparaten och föreslår att statsmakterna visar en betydligt större generositet mot befolkningen i de bygder, som drabbas av en nedläggning av trafiksvag linje, än vad som är möjligt enligt gällande direktiv.

Riksförbundet Landsbygdens folk anser att ett oeftergivligt villkor för att nedläggning skall få ske måste vara, att erforderlig kollektiv trafik kan ordnas på annat sätt. Därvid måste alltid tillses att landsvägstrafikens speciella fördelar utnyttjas. Utredningen har på denna punkt enligt förbundets mening inte uttalat sig med tillräcklig skärpa. Det är för många företag och bygder inte tillfyllest att »ersättningstrafiken skall inom rimliga gränser tillgodose trafikbehovet på ett tillfredsställande sätt». Speciellt goda kommunikationer har ofta varit avgörande för lokaliseringen av företag och valet av bostadsort. En försämring av kommunikationerna kan innebära ett betydande avbräck för den enskilde och därmed även för vederbörande bygd. Å andra sidan kan en järnvägsnedläggelse i vissa fall vara till fördel för befolkningen i en bygd, eftersom linjetrafik med landsvägsbuss lättare kan anpassas till den nuvarande bebyggelsestrukturen. De olika projekten måste därför bedömas från fall till fall.

Det angelägna i utredningens förslag om tillräckliga anslag för vägupprustning i samband med järnvägsnedläggning understrykes bl. a. av *arbetsmarknadsstyrelsen*, *statens jordbruksnämnd*, *länsstyrelserna i Kronobergs, Blekinge, Kristianstads, Skaraborgs, Värmlands och Gävleborgs län* samt av *näringsorganisationerna*.

Beträffande nedläggningsärendenas handläggning anser *länsstyrelsen i Stockholms län* det vara av vikt, att länsstyrelserna får deltaga i de förberedande undersökningarna och vid upprättandet av förslag till nedläggning av trafiksvaga järnvägar.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att det ur allmän transporthushållnings-synpunkt i vissa fall kan vara rationellt att överlåta trafikuppgifterna på enskilda företag.

De i samband med nedläggningarna förekommande personalfrågorna tas bl. a. upp av *Landsorganisationen*, som finner det angeläget, att nedläggningsprogrammet realiseras under sådana former, att berörda personal- och trafikantgrupper i mycket god tid erhåller besked om nedläggningstidpunkterna, innan besluten verkställs, och att personalomflyttningsproblemen i dessa fall ägnas tillräcklig uppmärksamhet. Även *Svenska järnvägs-mannaförbundet* framhåller vikten av att berörd personal i tid underrättas om beslut om nedläggningar.

Över järnvägsstyrelsens skrivelser den 31 juli 1962 och den 14 januari 1963 rörande frågan om breddning av järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar har yttranden avgivits av länsstyrelserna i Kalmar och Blekinge län.

Länsstyrelsen i Blekinge län konstaterar att en nedläggning av järnvägen innebär en allmän försvagning av transportapparaten, vilket drabbar berörda bygd och dess näringsliv, om icke motåtgärder vidtages för att eliminera eller mildra följdverkningarna. Det allmänna måste därför anses ha skyldighet se till, att bygden kompenseras för olägenheterna av en nedläggning. Länsstyrelsen framhåller att ett oeftergivligt krav för en eventuell nedläggning måste vara, att vägnätet inom trafikområdet upprustas. Denna vägupprustning, som icke bör belasta ordinarie väganslag, bör påbörjas omedelbart efter ett nedläggningsbeslut. Genom utförande av den föreslagna vägupprustningen och anordnande av linjetrafik i erforderlig utsträckning skulle bygden i viss mån kompenseras för de olägenheter, som en nedläggning av järnvägen onekligen medför.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser sig ur verkställda utredningar kunna utläsa, att länet har en väsentligt lägre standard på persontrafikområdet än övriga delar av landet och att länet genom en sydostkustbana skulle erhålla en likvärdig standard i förevarande hänseende till en kostnad av 75 milj. kr. Vad angår bandelen Gullberna—Torsås—Kalmar finner länsstyrelsen det framgå av utredningsmaterialet, att, om avsevärda investeringar skall kunna undvikas i järnvägarna Kalmar—Emmaboda—Karlskrona, Torsås-banan är behövlig dels för att direkta persontåg skall kunna anordnas mellan tätorterna i Kalmar län, å ena, samt Blekinge och Kristianstads län, å andra sidan, och dels för att företagsekonomisk effektivitet skall kunna uppnås genom att trafikunderlaget mellan Kalmar och Blekinge län kom-

bineras och den rullande materielen utnyttjas gemensamt. Vad beträffar Torsåsbanan, bedömd separat, har i ett av sydostkustbanekommittén och kommunikationsrådet avgivet yttrande framlagts beräkningar, enligt vilka underskottet å banan skulle elimineras efter en breddning. Länsstyrelsen säger sig icke besitta erforderlig sakkunskap för att kunna bedöma om och i vad mån dessa beräkningar är riktiga. Intill dess riktigheten av de sålunda gjorda beräkningarna vederlagts föreligger emellertid starka skäl för att icke redan nu vidtaga åtgärder för en nedläggning av Torsåsbanan såsom järnvägsstyrelsen föreslagit. Länsstyrelsen avstyrker därför bifall till järnvägsstyrelsens förslag rörande omläggning av trafiken Kalmar—Torsås—Karlskrona till landsväg.

Järnvägsstyrelsens i skrivelse den 16 januari 1963 redovisade breddningsundersökning av järnvägslinjerna Vislanda—Karlshamn, Växjö—Bredåkra och Norraryd—Kvarnamåla samt dess hemställan att få nedlägga persontrafiken på linjerna Växjö—Tingsryd och Norraryd—Kvarnamåla samt att få helt nedlägga driften och uppriva spåret på linjen Tingsryd—Bredåkra har lämnats utan erinran av *chefen för försvarsstaben, generalpoststyrelsen, telestyrelsen, statens biltrafiknämnd samt centrala civila transportkommittén.*

Länsstyrelsen i Blekinge län anser, att det berörda trafikområdet efter järnvägsdriftens upphörande skulle få en transportstandard, som måste ogynnsamt påverka utvecklingen inom området. Om den föreslagna trafikomläggningen trots detta anses böra genomföras, erfordras, att vägnätet inom trafikområdet upprustas i väsentligt större omfattning än som föreslagits. Vidare synes kunna fordras, att stycke gods- och persontrafiken ordnas så att lika goda förbindelser erhålles som om järnvägslinjen ombyggts till normalspår samt att i linjetrafiken icke uttages högre avgifter än vid befordran på järnvägen. Länsstyrelsen avvisar tanken på att inskränka driften på järnvägslinjen Vislanda—Karlshamn eller att lägga den företagna breddnings- och lönsamhetsundersökningen till grund för en omprövning av riksdagens principbeslut om breddning av banan. För en fortsatt gynnsam utveckling inom Karlshamnsregionen är det av största betydelse att tidsenliga järnvägsförbindelser finns norrut från Karlshamn med anslutning till normalspårsnätet vid Växjö.

Länsstyrelsen i Kronobergs län finner det troligt att bilismen bidragit till att minska järnvägens trafikunderlag men framhåller att järnvägsdriften inom trafikområdet till synes lämnats åt sitt öde. Bl. a. saknas moderna lastningsanordningar nästan helt och klagomål har anförts mot tågtiderna på grund av deras uttunning och de besvärliga eller obefintliga anslutningsmöjligheterna. Länsstyrelsen kan icke dela den pessimistiska syn på utvecklingsmöjligheterna, som förevarande framställning avspeglar. Förutsättningarna för ett tillväxande näringsliv i denna landsända torde enligt

länsstyrelsens uppfattning föreligga. En första förutsättning är dock att området kan erbjuda goda transportförhållanden. Det synes länsstyrelsen uppenbart att sådana icke kan erbjudas med mindre en breddning företages. Länsstyrelsen säger sig icke vilja göra gällande, att en breddning kan bli räntabel, och det synes heller inte sannolikt, att så kan bli fallet inom överskådlig tid. Frågan om breddning bör emellertid icke endast ses i relation till SJ:s ekonomi. Om man såsom länsstyrelsen hyser den uppfattningen, att järnvägsdrift bör bibehållas inom området under alla förhållanden, bör den göras så rationell och kostnadsbesparande som möjligt och med en transportstandard som tillfredsställer rimliga krav. Sammanfattningsvis anför länsstyrelsen, att enligt dess uppfattning synnerligen starka skäl talar för fullföljandet av riksdagens beslut i breddningsfrågan.

Beträffande förslaget till nedläggning finner sig länsstyrelsen böra avstyrka bifall innan ytterligare och allsidig utredning verkställts rörande konsekvenserna av densamma. Denna utredning torde jämväl böra omfatta frågan om knutpunktstrafikens inverkan på föreslagen trafikomläggning. Beträffande ersättningstrafiken anför länsstyrelsen, att kravet på en tillfredsställande transportförsörjning nödvändiggör åtskilliga vägupprustningar. Det framlagda vägbyggnadsprogrammet torde för länets vidkommande i och för sig kunna godtagas men kräver komplettering i betydelsefulla hänseenden. Länsstyrelsen förutsätter, att kostnaderna för av en nedläggning nödvändiggjorda vägarbeten bestrides helt med medel, som icke ingår i ordinarie väsanslag. Länsstyrelsen understryker starkt angelägenheten av att ett blivande beslut om nedläggning förbindes med föreskrift om att angiven vägupprustning skall vara slutförd innan några inskränkningar vidtages samt att erforderliga medel för vägbyggnaderna ställes till förfogande.

Flertalet remissinstanser ansluter sig till den av 1960 års vägsakkunniga vid behandlingen av frågan om avgiftsbelagda trafikaneläggningar uttalade principen att för den allmänna samfärdseln nödiga vägar och förbindelser skall byggas genom det allmännas försorg och med anlitande av allmänna medel samt att avgifter icke får uttagas för deras begagnande. Ett antal remissinstanser anser dock att avgiftsfinansiering bör kunna tillgripas i undantagsfall.

Vägsakkunnigas uppfattning att ett system med avgiftsfinansiering ej bör införas bitrödes av bl. a. *riksrevisionsverket*, *länsstyrelserna i Skaraborgs och Värmlands län*, *Svenska landskommunernas förbund* samt *Länsvägnämndernas förbund*. Vissa remissmyndigheter framhåller särskilt riskerna för rubbningar i angelägenhetsgraderingen och för snedvridning av investeringsverksamheten om utförandet av avgiftsbelagda trafikaneläggningar skulle möjliggöras. Sålunda anför *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen*, att tillkomsten av en viss vägförbindelse genom kapitaltillskott från enskilda intressenter i och för sig icke behöver innebära att den ordinarie vägutbygg-

naden måste vidkännas en motsvarande inskränkning på annat håll. Sett i ett större sammanhang bör frågan om byggandet av tullväg bedömas mot bakgrunden av samhällets totala resurser och den angelägenhetsgrad som företaget därvid bedömes ha. De flerårsplaner som upprättas och fastställs får — efter vederbörlig anslagsbehandling — anses utgöra en objektiv måttstock på de möjligheter till väginvesteringar som samhället under tidsperioden i fråga har. Då vidare, enligt de sakkunnigas mening, f. n. knappast något företag — ölandsbron möjligen undantagen — kan anses vara sådant att det har aktualitet såsom tullväg, anser styrelsen, att något påtagligt behov av en lagstiftning på området i dagens läge inte föreligger. Liknande synpunkter anföres av *länsstyrelsen i Stockholms län* och *Landsorganisationen*. *Länsstyrelsen i Älvsborgs län* anser, att en lagstiftning om avgiftsbelagda enskilda trafikföretag icke kan väntas fylla något behov annat än i ett par undantagsfall, vilka icke kan få utgöra skäl för avsteg från huvudprinciperna för vägväsendets finansiering.

Länsstyrelsen i Örebro län ansluter sig till de sakkunnigas uttalande, att en enstaka bygd icke bör belastas med avgifter för en allmänt behövlig trafikled. Enligt *länsstyrelsen i Västmanlands län* torde det ej vara orealistiskt antaga, att rätt snart efter färdigställandet av ett avgiftsbelagt företag krav kommer att ställas på avgiftens borttagande. Liknande synpunkter anföres av *Tjänstemännens centralorganisation*, som härjämte framhåller, att avsteg från hittills tillämpade principer för vägväsendets finansiering icke bör ske i fråga om en eventuell bro till Öland.

Svenska stadsförbundet anför, att driftekonomisk lönsamhet icke utan vidare kan betraktas som ett kriterium på att en viss anläggning också har hög angelägenhetsgrad. Man måste därför antaga, att den nödvändiga koncessionsprövningen i själva verket skulle leda till att avgiftsfinansierade företag ej tilläts att bryta den på en allsidig angelägenhetsprövning grundade turordningen mellan trafikbyggena. Förbundet framhåller vidare, att berättigade krav om inlösen av avgiftsfinansierade trafikleder troligen ganska snart skulle framföras.

Av de remissorgan, som ställer sig positiva till införandet av tullvägar, anser de flesta att sådana vägar bör komma till utförande endast i speciella fall. Gällande grundregel för vägnätets finansiering synes sålunda endast i särskilt motiverade undantagsfall böra rubbas framhåller *länsstyrelsen i Östergötlands län*, som i allt väsentligt delar de av utredningen framförda synpunkterna. Den föreslagna koncessionslagen synes enligt *länsstyrelsen* fylla sitt ändamål att reglera vissa undantagssituationer. Liknande synpunkter framföres av *länsstyrelsen i Kopparbergs län*. Enligt *länsstyrelsen i Kronobergs län* erfordras för anordnande av förbindelser över Kalmar-sund och Öresund så stora kapitalinvesteringar att dessa icke synes kunna rymmas i de näraliggande årens investeringsplaner. Genom medverkan av

ensskilt kapital skulle dessa företag kunna förverkligas inom snar framtid, varför länsstyrelsen icke vill motsätta sig att förslaget till lag om tullvägar införes, då i allt fall Kungl. Maj:ts prövning blir erforderlig för varje företag, och att lagen förutsättes tillämpad med stor restriktivitet. Även *länsstyrelsen i Blekinge län* anser, att en särskild lagstiftning, som i enstaka fall möjliggör byggande av angelägna, kostnadskrävande väg- eller broföretag, kan innebära en lämplig lösning på vissa trafikproblem. Synpunkter av liknande innebörd framföres av *länsstyrelserna i Hallands och Västerbottens län*. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* kan icke förorda en lagstiftning, som generellt medger finansiering av väg- och broförbindelser genom avgifter. Detta hindrar dock icke, att denna finansieringsform bör kunna användas i enstaka, speciella fall. Möjligheten står därvid öppen att det enstaka företaget göres till föremål för särskild lagstiftning.

Motororganisationerna anser, att tullvägar skulle kunna tänkas i vissa speciella fall såsom beträffande kostnadskrävande, större och angelägna företag. Organisationerna nämner särskilt broar och tunnlar beträffande vilka det bedömes som osannolikt att sådana störningar i prioritetsgraderingen, som utredningen har befarat, kan uppstå. KAK tillägger, att även vägar skulle kunna komma i fråga för avgiftsbeläggning.

Avgiftsbelagda trafikanläggningar bör enligt *näringsorganisationerna* kunna komma i fråga som alternativ till redan befintliga kommunikationsleder. Trafikanterna skulle härigenom få frihet att välja antingen den avgiftsfria gamla leden eller den nya avgiftsbelagda, som dock förutsättes ge snabbare framkomlighet och förbättrad körekonomi. Främst torde, enligt organisationerna, enstaka broar och tunnlar samt tillfartsleder till dessa kunna falla inom angivna kategori. Organisationerna framhåller, att utredningen intagit en alltför kritisk hållning mot avgiftssystemet som sådant, bl. a. beträffande risken för felaktig investeringsavvägning. Genom koncessionsförfarandet synes någon sådan risk enligt organisationernas mening icke föreligga. Vidare framhålles att utredningen icke tillräckligt synes ha beaktat de goda erfarenheter man haft av avgiftsfinansierade anläggningar i USA och andra länder. Även *länsstyrelsen i Uppsala län* framhåller, att det föreslagna systemet med koncessionsprövning synes garantera att endast angelägna företag kommer till utförande. Vidare anför länsstyrelsen, att behovet av ökade investeringar inom vägväsendet sedan länge är trängande. Om trycket kan lättas genom tillkomsten av avgiftsbelagda vägförbindelser, synes man ej böra underlåta att möjliggöra detta.

Arbetsmarknadsstyrelsen och *länsstyrelsen i Malmöhus län* har intet att erinra mot att möjligheter till avgiftsfinansierade anläggningar tillskapas i enlighet med de sakkunnigas lagförslag.

Några remissorgan behandlar de sakkunnigas förslag speciellt med tanke på en eventuell broförbindelse till Öland. Sålunda finner *länsstyrelsen i Södermanlands län* det tveksamt, om en särskild lag behövs för ifrågavarande.

de ändamål. Om det emellertid skulle vara möjligt att snabbare få till stånd en bro, närmast till Öland, på sätt de sakkunniga angivit vill länsstyrelsen icke motsätta sig en lösning av brofrågan i enlighet härmed. *Länsstyrelsen i Kalmar län*, som i princip delar de sakkunnigas uppfattning, anser att finansiering av Ölandsbron om möjligt bör ske på vanligt sätt och sålunda prövas vid upprättandet år 1963 av ny flerårsplan för byggande av storbroar. Om bron icke skulle kunna inrymmas i nämnda plan, bör emellertid möjlighet givas till avgiftsfinansiering av broförbindelsen. Liknande synpunkter anföres av *länsstyrelsen i Gotlands län* och *Riksförbundet Landsbygdens folk*. Sistnämnda länsstyrelse är dock i själva sakfrågan av annan mening än de sakkunniga. Alldeles oavsett de garantier som ligger i dels koncessionstvånget, dels den omständigheten att det endast är enstaka vägprojekt som kan bli aktuella som avgiftsfinansierade är enligt länsstyrelsen de sakkunnigas samhällsekonomiska betänkligheter överdrivna. Länsstyrelsen har därför intet att erinra mot en befogenhet för Kungl. Maj:t att meddela koncessioner av förevarande art.

Några remissorgan anser att även andra företag än ölandsbron kan tänkas ifrågakomma för avgiftsfinansiering. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* uttalar sålunda att även om man förutsätter att det enda nu aktuella fallet, bron till Öland, kan komma att inom rimlig tid lösas på annat sätt kan ju möjligen framdeles något enstaka annat objekt av detta slag framkomma, varför det enligt länsstyrelsen synes vara av värde att lagstiftningen öppnar möjlighet till fritt val. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anför, att flera i och för sig nödvändiga önskvärda trafikanläggningar torde av statsfinansiella skäl icke kunna komma till utförande förrän i en avlägsen framtid och syftar på bl. a. öresundsbron. Genom avgiftsfinansiering skulle dylika trafikleder kunna komma till utförande snabbare, varför länsstyrelsen tillstyrker, att ett system skapas, som ger förutsättningar för avgiftsbelagda trafikanläggningar. *Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län* anser, att koncession bör kunna lämnas för anläggning av större parkeringsplatser vid badplatser. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser, att även en vägförbindelse, som har betydelse ur turistsynpunkt bör kunna komma till utförande genom avgiftsfinansiering och nämner som exempel härpå en vägförbindelse mellan Ljungdalen och Vålådalen. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* anser, att frågan om avgiftsfinansiering bör ses mot bakgrunden av tidsvinst och trafikutrymme enligt samma normer som f. n. gäller för t. ex. fordonsparkering. Lagstiftningen i ämnet bör f. n. icke utformas så att finansiering medelst avgifter helt omöjliggöres, då framförallt i de större städerna hindren för trafiken synes vara så stora att man under en övergångsperiod kan nödgas tillgripa avgiftsfinansiering av vissa objekt för att bl. a. medgiva utrymme för statsbidrag till de mellanstora och mindre städerna. Även för vägar på landsbygden kan det enligt länsstyrelsen möjligen bli aktuellt med avgiftsfinansiering.

Några remissmyndigheter har framfört vissa erinringar mot det av de sakkunniga utarbetade författningsförslaget. Beträffande benämningen tullväg har *länsstyrelserna i Uppsala, Gotlands, Kristianstads och Malmöhus län* ifrågasatt om benämningen är lämpligt vald, då den för tanken till en annan typ av avgift. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, länsstyrelserna i Stockholms och Norrbottens län, motororganisationerna samt näringsorganisationerna* anser att förslaget bör ändras så att koncession kan meddelas för väg, bro eller tunnel inom generalplane- eller stadsplanlagt område. — Beträffande förslaget att koncessionshavaren skall äga erhålla biträdeshjälp från vägförvaltningen vid bl. a. upprättande av arbetsplan har erinringar framförts från *länsstyrelserna i Östergötlands, Malmöhus, Hallands och Örebro län*, vilka framhåller, att vägförvaltningarnas skyldigheter i förevarande hänseende bör starkt begränsas eller helt utgå. — Bestämmelserna angående inlösen före koncessionstidens utgång bör modifieras i vissa avseenden anser *länsstyrelserna i Kalmar, Kristianstads och Malmöhus län*.

Departementschefen

Till ledning för en översiktlig bedömning från trafikpolitisk synpunkt av ifrågasatta trafikinvesteringar anger trafikutredningen vissa allmänna tendenser i trafikens utveckling på längre sikt. Utredningen har grundat sina uttalanden på de prognoser för biltrafik, järnvägstrafik och luftfart, som jag översiktligt redovisat i samband med behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken. Utredningen framhåller att persontrafiken även i framtiden kommer att präglas av bilismens expansion. Man räknar med att var tredje invånare har bil år 1975. Den kollektiva persontrafikens utveckling kommer givetvis att påverkas härav. Korthållstrafiken på järnväg kommer att minska kraftigt samt ersättas med individuell trafik och i viss utsträckning busslinjetrafik. Kring landets största städer torde dock den rälsbundna trafiken komma att ingå såsom ett nödvändigt led i den lokala transportförsörjningen. Personbefordran på långa avstånd antages vidare — även med beaktande av inrikesflygets utvecklingsmöjligheter — förbli en väsentlig uppgift för järnvägen. I vad gäller godstrafik synes det trafikutredningen sannolikt att järnvägen för överskådlig framtid kommer att dominera malmtransporter och mera långväga godstransporter, medan lastbilarna successivt övertar en större del av godstransporterna i övrigt. Eftersom transportvolymen totalt sett kan förväntas öka åtminstone i takt med varuproduktionen men sannolikt mera på grund av den fortgående strukturomvandlingen inom näringslivet får man — även om en inbördes förskjutning sker mellan järnväg och bil — räkna med ökade uppgifter för båda transportmedlen.

Denna bedömning av de allmänna utvecklingstendenserna inom trafiken kan jag i huvudsak godtaga. I en aktiv trafikpolitik bör enligt min upp-

fattning — som jag närmare utvecklat i ett tidigare avsnitt — ingå såsom ett viktigt led att mot bakgrunden av de allmänna utvecklingstendenserna inom trafiken söka bättre än hittills samordna investeringarna inom de olika trafikgrenarna. Inom trafiksektorn finns f. n. långsiktiga investeringsplaner för väg- och järnvägsområdet, nämligen 1957 års vägplan och den av järnvägsstyrelsen år 1960 upprättade beräkningen av järnvägsinvesteringarna åren 1960—1979. Innan jag övergår till att behandla frågan hur en ökad samordning skall kunna uppnås vill jag behandla spørsmålet om den långsiktiga investeringsplaneringen inom var och en av trafikgrenarna.

I vägplanen, som presenterades i 1959 års statsverksproposition, redovisades en översiktlig och principiell plan för upprustning under en 20-årsperiod fram till år 1975 av det allmänna vägnätet. Planen byggde på kända faktiska förhållanden men också på prognoser och utredningar rörande bl. a. fordons- och trafikökningen, befolkningstillväxten samt näringslivets expansion och lokalisering. Sedan vägplanen framlades har utvecklingen på skilda områden blivit annorlunda än som kunde förutses då planen upprättades. De uppgjorda fordons- och trafikprognoserna har sålunda som helhet överträffats. Den sedan länge pågående befolkningskoncentrationen beräknas fortsätta. Med en ökande totalbefolkning innebär detta en allt större koncentration till tätorterna. Sist angivna förhållanden medför, att trafikproblemen i städer och tätorter växer. Bl. a. framträder starkt behovet av utbyggda och nya trafikleder i samband med exploateringen av nya bostadsområden i tätortsregionerna. Vidare aktualiseras behovet av en effektiv samordning av trafikledsbyggandet i städerna och vägutbyggnaden på landsbygden. Sedan vägplanen framlades har tillkommit omständigheter som inte kunnat förutses vid uppgörandet av vägplanen. I sammanhanget vill jag särskilt nämna de krav på vägutbyggnader, som kan bli en följd av kommunblocksbildningen. Av väsentlig betydelse är också den fortsatta utvecklingen och de nya rön som vunnits på det vägtekniska samt fordonstekniska området.

Enligt min mening motiverar bl. a. här anförda förhållanden att frågan om den översiktliga vägplaneringen tas upp till förnyat övervägande. I skrivelse den 28 juni 1963 har väg- och vattenbyggnadsstyrelsen också aktualiserat ifrågakvarande spørsmål samt hemställt om bemyndigande att verkställa en översyn av vägplanen. En dylik översyn kommer att omfatta — förutom rent vägtekniska spørsmål — en rad frågor, som är av mera allmän karaktär och som jag till en del redan berört i det föregående. Vidare måste bl. a. med hänsyn till den nivå, som de årliga investeringarna i vägar och gator numera uppnått, de samhällsekonomiska synpunkterna särskilt beaktas vid översynen. Mot bakgrunden av det anförda synes lämpligt att utredningen verkställas av särskilda för ändamålet tillkallade sakkunniga. Jag kommer därför att hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande

att tillkalla sådana sakkunniga. Jag anser mig inte i detta sammanhang ha anledning att utöver vad som skett i det föregående gå in på de spörsmål som det bör ankomma på de sakkunniga att utreda.

I anslutning till vad 1960 års vägsakkunniga framhållit rörande avgiftsbelagda trafikanläggningar vill jag för egen del anföra följande.

Sedan lång tid tillbaka finansieras de allmänna vägarna och därtill hörande anordningar genom att medel ställes till förfogande över statsbudgeten. Några särskilda avgifter för nyttjandet av viss väg upptages inte. Denna allmänna princip för vägväsendets finansiering har allmänt accepterats och ansetts medföra stora fördelar från bl. a. kostnadsutjämnings synpunkt. För att man skall göra avsteg härifrån och tillskapa en lagstiftning, som har till ändamål att möjliggöra och främja tillkomsten av avgiftsbelagda trafikanläggningar, måste enligt min mening mycket tungt vägande skäl kunna anföras. Spörsmålet om införandet av en dylik lagstiftning har i den allmänna debatten under senare år aktualiserats främst i samband med behovet av broar över Öresund och Kalmarsund samt vissa bro- och tunnelföretag i Göteborg, d. v. s. ett fåtal särskilt kapitalkrävande företag. De sakkunniga har framhållit att bro- och tunnelprojekten i Göteborg redan påbörjats efter medelsanvisning i vanlig ordning och att den fasta förbindelsen över Öresund synes vara av så speciell karaktär att den inte bör behandlas i förevarande sammanhang. Enligt de sakkunnigas mening är det därför numera endast en fast förbindelse över Kalmarsund som skulle kunna komma ifråga som avgiftsfinansierat företag. Jag delar de sakkunnigas uppfattning, att det ej är befogat att enbart för detta fall göra avsteg från den allmänna huvudprincipen för vägväsendets finansiering och införa en lag om tullvägar.

I detta sammanhang vill jag anmäla, att en översyn f. n. pågår inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen av tidigare framlagt utredningsmaterial rörande en broförbindelse över Kalmarsund. Denna översyn bör enligt min mening bedrivas i sådan takt att ett aktuellt material för ett ställningstagande i frågan om en fast förbindelse till Öland bör finnas att tillgå i god tid före den förnyelse av flerårsplanerna för väg- och brobyggnader, som författningsenligt skall äga rum under år 1966. — Med hänsyn till att en fast förbindelse över Öresund är av speciell karaktär får frågan om avgiftsbeläggning av trafiken tas upp till behandling i samband med ett ställningstagande till detta projekt.

I vad gäller de statliga järnvägsinvesteringarna vill jag erinra om att dessa, till skillnad från väginvesteringarna, omfattar såväl fasta anläggningar som rullande materiel. Arbetet för att skapa balans i SJ:s ekonomi är sedan några år inriktat på att koncentrera företagets verksamhet genom nedläggning av trafiksvaga bandelar, indragning av olönsamma stationer etc. och

att jämsides härmed rusta upp bana och materiel på nätet i övrigt för att ge SJ möjligheter att effektivt konkurrera med övriga transportmedel. Ett fullföljande av den sålunda påbörjade upprustningen av de järnvägslinjer som skall bibehållas är från trafikpolitisk synpunkt angeläget så att SJ på mest rationella sätt kan utföra den andel av transportarbetet som bäst och billigast ombesörjes med järnväg.

Liksom när fråga är om investeringar i gator och vägar bör givetvis även järnvägsinvesteringarna alltjämt vara föremål för årlig prövning. Denna prövning måste ske mot bakgrunden av en så långt möjligt realistisk bedömning av investeringsbehovet och räntabiliteten på längre sikt. Självfallet måste prognoser och investeringsberäkningar även för järnvägens del successivt revideras med beaktande av faktisk utveckling och vunna erfarenheter.

De nu förutsedda järnvägsinvesteringarna tar främst sikte på att fullfölja den tekniska rationaliseringen och upprustningen av affärsbanenätet och beräknas ha en inte obetydlig kostnadssänkande effekt bl. a. genom de av investeringarna möjliggjorda personalbesparingarna. I överensstämmelse med bedömningen av järnvägens framtida förutsättningar på transportmarknaden avser den planering på lång sikt av järnvägsinvesteringar, som senast utarbetats och framlagts av järnvägsstyrelsen, till väsentlig del investeringsprojekt som berör godstrafiken. Det är enligt min mening nödvändigt att investeringarna på detta sätt koncentreras till de områden av järnvägsdriften, där utrymme finns för kostnadssänkande rationalisering och där järnvägen genom ökad effektivitet och höjd standard kan erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ till andra transportmedel. Detta torde främst gälla i fråga om vagnslastgodstrafiken. Emellertid är jämväl en fortsatt upprustning av SJ:s persontrafikservice nödvändig, om järnvägs trafikens naturliga förutsättningar när det gäller långväga personbefordran skall kunna tillvaratas.

Till den koncentration av järnvägsdriften genom nedläggning av trafiksvaga bandelar m. m., som bör ske parallellt med affärsbanenätets upprustning, återkommer jag i det följande.

Jag övergår härefter till att behandla de i detta sammanhang relevanta sjöfartspolitiska frågorna och kommer därvid att uppehålla mig vid dessa något utförligt, eftersom de i ytterst ringa utsträckning tagits upp av trafikutredningen.

Vad sjöfartens anläggningar beträffar är de statliga investeringarna i första hand knutna till de genomgående farlederna och anordningarna för fartygens säkra seglation i dessa. De allmänna hamnarna är på ett par undantag när kommunägda och kommunerna svarar för investeringarna i dessa inberäknat anslutna inseglingsleder. I enlighet med beslut av riksdagen år 1957 skall den statliga hamnpolitiken inriktas så, att den företags-

ekonomiska lönsamheten lägges till grund för hamninvesteringarna. Statsbidrag skall endast utgå i de fall, då denna princip av speciella skäl inte anses böra uppehållas, närmast då för projekt, motiverade av lokaliserings- och beredskapsskäl. En ytterligare bidragsgrund är att stimulera en från arbetsmarknadssynpunkt önskvärd tidsförläggning av hamninvesteringarna.

Investeringarna i de allmänna hamnarna har de senaste åren utgjort ca 100 milj. kr. årligen. Utbyggnaderna har till betydande del avsett fördjupningsarbeten, bl. a. för att möta utvecklingen mot stora fartygsenheter inom särskilt oljetransportsektorn. Omställningen från fasta till flytande bränslen och bränsleförbrukningens samtidigt starka ökning har över huvud taget ställt stora anspråk på hamnarna. — Stora investeringar har också gjorts för att skapa ökad kapacitet för torrlasttrafiken, inte minst utförseln av olika skogsprodukter. Detta gäller ej endast de allmänna hamnarna utan också de industriägda lastageplatserna. Den i lastageplatserna tidigare dominerande pråmutlastningen har praktiskt taget helt ersatts med uttransport över kaj. Betydande investeringar har även gjorts — såväl inom som utanför de allmänna hamnarna — i olika anordningar för den starkt expanderande färjtrafiken.

De statliga insatserna på farledssidan har de senaste åren fått en ökad omfattning. Sjömätningen har intensifierats för att möta de nya krav på framkomlighet, som de större, mera djupgående fartygen ställer. Fyrskepp har ersatts med fasta fyrrar. Norrlandssjöfarten har fått tillgång till ett radiotekniskt navigationssystem, det s. k. deccasystemet, vilket möjliggör exakta positionsbestämningar oberoende av fartygsläge och väderleksförhållanden. Den statliga isbrytarkapaciteten har byggts ut, vilket — tillsammans med utökad tillgång till hamnägda lokalisbrytare och förbättrade säkerhetsanordningar — givit upphov till en aktning svärd förlängning av seglationssäsongen, framför allt för hamnarna i Bottenhavet.

Den inrikes sjöfarten, vilken alltmer inriktats på transport av ett fåtal stora massvaror, ställer icke särskilt stora krav på sårinvesteringar från det allmännas sida. Den synes i stort sett ha svarat för de kostnader den förorsakat. Det för ett konkurrensfrämjande trafikpolitiskt system gällande kravet att varje trafikgren själv skall täcka sina kostnader kan alltså sägas vara tillgodosett.

Hamnarnas roll i transportväsendet är genom den utveckling, som skett sedan länge, mindre knuten till den egentliga inrikes sjöfarten än till uppgiften att — med eller utan mellanliggande lagring av det befördrade godset — sammanbinda utrikes- och inrikes transporter. Såsom följd av Sveriges stora utrikeshandelsvolym får hamnarna därigenom en central roll i det samlade transportsystemet. Enligt min mening talar starka skäl för att det under de kommande åren krävs en långtgående anpassning av sjöfarten och därigenom också av hamnarna till ändrade trafikförutsättningar. Möjligheterna att pressa omlastningskostnaderna och förkorta fartygens ligge-

tider blir av avgörande betydelse för hur sjöfarten skall kunna konkurrera med järnvägar och lastbilar om utrikestransporter av i varje fall mera högvärdigt gods. In i bilden kommer de praktiska möjligheterna att i ökad omfattning gå över till enhetslaster med utnyttjande av pallar, behållare m. m. I förhållande till konkurrerande transportmedel har sjöfarten i dag en belastning i det stora antalet i transportkedjan ingående, fristående parter. Samordningsbehovet måste framöver ägnas stor uppmärksamhet.

Av betydelse är till vilken del nuvarande i hög grad decentraliserade hamnsystem är förenligt med rationella sjötransporter. Ett successivt allt effektivare landtransportsystem reducerar fördelarna av ett starkt förgrenat hamnsystem. De stora investeringar, som en ändrad godshantering kräver, lär därtill få inriktas på ett begränsat antal hamnar. De ökade kraven på farledsdjup, som vissa delar av sjötrafiken ställer, talar också för en koncentration. Jag vill vidare erinra om att företrädare för den på Sverige baserade transoceana linjesjöfarten påtalat den kostnadsfördring, som de många hamnanlöpen medför. Olägenheterna blir alltmera framträdande ju mer kapitalkrävande linjesjöfarten blir. Otvivelaktigt skulle en ökad koncentration medföra betydande fördelar även i fråga om isbrytning och lotsning. Den framtida lotsorganisationen är sedan i våras föremål för prövning av en särskild utredning. Denna skall också framlägga förslag om hur kostnaderna för lots- och fyrväsendet skall uttagas från sjöfarten.

De avvägningar, som utformningen av det framtida hamnsystemet nödvändiggör, är delvis mycket svåra. Ett ökat samråd är önskvärt mellan olika intressenter inom såväl den allmänna som den enskilda sektorn. Krav ställs på en utökad forskning inom både det tekniska och det ekonomiska fältet. Rådande utvecklingstendenser dels i Sverige och dels hos våra utländska handelspartners bör bättre än vad som hittills skett klarläggas för att inriktningen av de framtida investeringarna skall kunna bedömas. Staten torde få taga på sig en väsentlig del av ansvaret för att erforderliga undersökningar kommer till stånd. Härigenom ges också hamnarnas huvudmän förbättrat underlag för beslut i olika investeringsfrågor.

Särskilt stora krav på statliga investeringar har ställts av de trafikantgrupper, som är knutna till sjöarna Väner, Vättern och Mälaren och dessas sjöförbindelser med havet. Godstransporterna mellan väner- och vätternområdena samt västkusten är föremål för undersökning av den år 1961 tillsatta kanaltrafikutredningen. Kanalfrågorna bör enligt direktiven ses i ett större transportekonomiskt sammanhang. Utredningen har att söka klargöra hur de tyngre transporterna inom berörda områden i framtiden kan komma att utvecklas och hur de bör fördelas mellan sjöfart, järnväg och landsväg för att det från samhällsekonomisk synpunkt fördelaktigaste resultatet skall nås. En bedömning bör göras bl. a. av förutsättningarna att i stället för en utbyggnad av vattenvägarna tillgodose områdenas ökade transportbehov helt eller delvis med andra transportmedel.

De slutsatser, som utredningen i sinom tid kommer till, och de överväganden den redovisar bör, såsom jag ser det, kunna få tillämpning inte endast på de frågor, som utredningen är direkt inkopplad på. De principiella slutsatserna bör kunna tjäna diskussionen om hamnfrågorna i stort, åtminstone beträffande den grad av koncentration eller decentralisering, som är ändamålsenlig, sedd från helhetens synpunkt.

För den inrikes luftfartens del torde kunna konstateras, att flygplatsorganisationen är väl utbyggd i förhållande till den aktuella trafikefterfrågan och att dess kapacitet lätt kan anpassas även till en ganska betydande trafikökning. Byggandet av flygfält kan dock i ytterligare några fall visa sig motiverat och på längre sikt kan de tekniska framstegen på korthållsflygets område — t. ex. vidareutvecklingen av de s. k. STOL-planen — motivera en komplettering av flygplatssystemet.

Flygplatsernas kapitaltjänstkostnader har hittills inte kunnat täckas av flygtrafiken. I direktiven för den 1962 tillsatta utredningen rörande luftfartsverkets ekonomi framhålles emellertid, att den principiella utgångspunkten för utredningens arbete skall vara, att luftfartsverket liksom statens af-färsverk i övrigt skall sträva efter full kostnadstäckning inklusive förräntning av i verksamheten nedlagt kapital. Detta innebär självfallet inte krav att en flygplats omedelbart efter sin tillkomst skall vara ekonomiskt självbärande. Bedömningen måste ske över en lämpligt avvägd längre tidsperiod. Enligt direktiven skall utredningen vidare utarbeta förslag till riktlinjer för investeringspolitiken. Utredningen skall undersöka huruvida anordnande och förbättring samt drift av flygplatser i ökad utsträckning bör bli en angelägenhet för kommuner och andra lokala intressenter.

Såsom jag framhållit i samband med behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken är det från alla synpunkter angeläget, att en rationell samordning av investeringsverksamheten på trafikområdet kommer till stånd, varvid målsättningen bör vara att skapa ett transportsystem där de olika trafikanläggningarna och transportmedlen på ett optimalt sätt kompletterar varandra. I det föregående har jag lagt fram vissa förslag som syftar till en ökad samordning av de statliga investeringarna och som jämväl är avsedda att verka i samma riktning i fråga om vissa kommunala trafikinvesteringar. Till en aktiv trafikpolitik hör emellertid, att man i väsentligt större utsträckning än för närvarande centralt kan — i samarbete med statliga och kommunala myndigheter samt enskilda organisationer — fortlöpande planera och verka för lämplig avvägning av trafikinvesteringarna och en rationell uppläggning av trafiken. Av stor betydelse är också att regionala undersökningar sker i syfte att skapa bästa möjliga trafikservice. Initiativ till dylika undersökningar har tagits bl. a. genom tillsättande av särskilda utredningar, t. ex. kanaltrafikutredningen. Behovet av ökade

insatser är emellertid starkt framträdande. För att möjliggöra en mer aktiv verksamhet i alla dessa och liknande avseenden erfordras att kommunikationsdepartementets planeringskapacitet förstärks. Förslag härom torde böra framläggas i nästa års statsverksproposition.

I det följande kommer jag att behandla vissa speciella samordningsproblem i storstadsregionerna.

Frågan om den kollektiva närtrafikens framtida anordnande inom storstadsregionerna innefattar åtskilliga komplicerade problem. Helt naturligt har problemen blivit först aktuella kring huvudstaden. Ett långvarigt och omfattande utredningsarbete rörande Stockholmsområdets kollektiva närtrafik har utförts i syfte att bringa klarhet i problemställningarna. Av grundläggande betydelse härvidlag är Stor-Stockholms trafikutrednings tre betänkanden, som framlades i slutet av 1950-talet efter ett tioårigt utredningsarbete. Frågekomplexet har därefter varit föremål för vidare studier och bearbetning inom berörda trafikföretag, kommuner och kommunala samarbetsorgan.

Under sommaren och hösten har flera för frågans bedömning betydelsefulla utredningar slutförts. Sålunda föreligger nu en utredning om Stockholms spårvägars taxesystem och framtida ekonomi. Inom SJ har vidare avslutats vissa undersökningar om lönsamheten i närtrafiken samt utarbetats förslag till ett framtida rationaliserat närtrafiksystem för SJ:s och dess dotterföretags tåg- och busstrafik inom Stockholmsområdet. En rapport om ett kollektivt trafiksystem för den framtida trafiken till Stockholms norra förorter har för kort tid sedan utsänts av Norra förorternas trafikutredning till berörda kommuner och trafikföretag för yttrande. Även andra utredningar föreligger och ytterligare material väntas framkomma under höstens lopp.

Av fundamental betydelse för bedömningen av den framtida närtrafiken inom huvudstadsområdet är även den år 1960 fastställda regionplanen för Stockholmstrakten. Genom denna har skapats en enhetlig plan i vad gäller huvudlinjerna för områdets utveckling och utbyggnad. I fråga om den kollektiva trafikförsörjningen bygger regionplanen i allt väsentligt på Stor-Stockholms trafikutrednings undersökningar. Till följd av bl. a. väsentligt ökade krav ifråga om bebyggelseutvecklingen inom regionen förbereds f. n. en revidering av regionplanen.

Trafiken — som utgöres av järnvägs-, tunnelbane-, spårvägs- och buss- trafik — ombesörjes av ett flertal trafikföretag, bland vilka SJ och Stockholms spårvägar är de dominerande. SJ-koncernens trafik inom området beräknas gå med en förlust på drygt 15 milj. kr. per år. Underskotten på Stockholms spårvägars trafik uppgår till avsevärt större belopp och torde år 1962, inberäknat kapitaltjänstkostnader på de fasta anläggningarna, ha utgjort ca 85 milj. kr. Övriga trafikföretag inom området torde i stort sett läm-

na tillfredsställande resultat. Taxenivå, taxesystem och resestandard varierar rätt påtagligt mellan de olika trafikföretagen. En genomgående beräkning av biljettpreiser och samordnade tidtabeller är krav som förts fram från trafikant håll.

En betydande befolkningsökning förutses inom Stockholmsområdet för de återstående decennierna av detta sekel. Ökningen kommer i allt väsentligt att äga rum utanför Stockholms stads nuvarande gränser. Även vid en kraftig expansion av privatbilismen måste den kollektiva trafiken svara för huvuddelen av resorna mellan bostad och arbetsplats. För att möta denna utveckling kommer det att krävas miljardbelopp i investeringar för enbart den spårbundna kollektiva trafiken. Belopp som mångdubbelt överstiger investeringarna för den spårbundna trafikens fasta anläggningar kommer att erfordras för en med hänsyn till såväl privatbilismen som buss-trafiken och lastbilstrafiken nödvändig utbyggnad av trafikledssystemet.

Mot bakgrunden av dessa förutsedda investeringskrav framstår en samordning av planering och utbyggnad av den kollektiva trafikapparaten som i hög grad angelägen från samhällseliga synpunkter. En förbättrad samordning torde även medföra ett effektivare utnyttjande av transportmedel och anläggningar och ökade rationaliseringsmöjligheter genom stordrift. Inte minst för möjligheterna att tillgodose önskemålen om ett enhetligt taxesystem m. m. kräves nya organisatoriska lösningar i samordnande riktning.

Utredningsarbetet har nu nått så långt att strävandena bör inriktas på att konkreta åtgärder för samordningen skall kunna vidtagas så snart som möjligt. Samordningen berör ett betydande antal myndigheter, kommuner och trafikföretag m. m. Utvecklingen hittills tyder på att synpunkterna går starkt isär, vilket kan komma att avsevärt fördröja en lösning av problemen. Med hänsyn härtill torde ett initiativ från statens sida vara motiverat för att söka närma de olika intressenternas ståndpunkter till varandra och därmed underlätta en lämplig lösning av problemkomplexet. Gjorda sonderingar tyder också på att önskemål finns bland berörda intressenter för en sådan medverkan från statens sida.

Enligt min mening bör en sådan medverkan för frågans lösning få den formen, att en särskild statlig förhandlingsman eller förhandlings- och utredningsman utses. Uppgiften bör därvid vara att genom förhandlingar mellan berörda intressenter söka sammanjämka dessas ståndpunkter samt utarbeta förslag till gemensamma lösningar av den kollektiva närtrafikens problem i området. Målet för arbetet bör vara att mot bakgrund av bl. a. regionplanen uppnå en lösning som innebär en fullgod trafikservice inom området till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Arbetet bör i första hand inriktas på att genom organisatoriska åtgärder möjliggöra sådan samordning inom närtrafiken, att investerings-, drift- och taxepolitik smidigt kan inriktas mot nyssnämnda mål.

Ett definitivt ställningstagande till formerna för förhandlingsarbetet bör emellertid ske först efter närmare samråd med berörda intressenter. Jag har för avsikt att under den närmaste tiden ta upp överläggningar härom med vederbörande myndigheter, kommuner och trafikföretag m. fl. Därefter torde jag på nytt få anmäla ärendet för Kungl. Maj:t.

Likartade närtrafikproblem kan väntas successivt uppkomma även i andra storstadsregioner och sannolikt först i Göteborgsregionen. Problemen där har dock inte tillnärmelsevis nått samma dimensioner som i Stockholmsområdet. Det grundläggande utredningsunderlaget, exempelvis regionplan, föreligger ej heller ännu för Göteborgsområdet. Om föreliggande inkorporeringsplaner förverkligas, torde samordnade lösningar av närtrafikproblemen i Göteborgsområdet kunna nås lättare än i Stockholmsområdet.

Något motsvarande initiativ för andra förortsregioner än huvudstadens synes mig med hänsyn till det sagda inte f. n. påkallat. Utvecklingen bör dock fortlöpande följas. Man torde kunna utgå ifrån att det fortsatta arbetet med lösandet av samordningsproblemen för Stockholmsområdets närtrafik kommer att ge värdefulla erfarenheter till gagn även för övriga storstadsregioner.

Härefter övergår jag till att behandla vissa frågor rörande breddning till normalspår av smalspåriga järnvägslinjer och nedläggning av trafiksvaga järnvägar m. m.

Såsom trafikutredningen föreslår bör ifrågakommande undersökningar rörande breddning av smalspåriga järnvägslinjer drivas parallellt med nedlägningsundersökningar. Kvarvarande smalspårslinjer har nämligen i flertalet fall ett så ringa trafikunderlag att breddning oftast inte är ekonomiskt försvarlig. Den berörda bygdens trafikförsörjning bör undersökas i ett vidare sammanhang än såsom allenast en järnvägsekonomisk fråga. Detta sker regelmässigt i samband med nedlägningsundersökningarna. Från trafikpolitisk synpunkt bör endast sådana breddningsprojekt, vilkas kapitaltjänstkostnader kan förväntas bli till fullo täckta, upptagas till närmare prövning. Vid sin behandling av vid 1953 års riksdag väckta motioner rörande vissa breddningsprojekt framhöll statsutskottet (SU 1953: 9) bl. a. att en konkret plan för det fortsatta breddningsarbetet enligt utskottets mening borde upprättas. Sedan vissa då aktuella breddningsfrågor blivit lösta och sedan utvecklingen inom järnvägstrafiken under det gångna decenniet, som jag förut antytt, lett till att antalet breddningsprojekt som bör komma till utförande numera måste anses vara ytterst ringa, bör det fåtal fall som kan bli aktuella behandlas inom ramen för den ordinarie prövningen av SJ:s investeringar i allmänhet. Någon särskild breddningsplan är enligt min mening inte erforderlig. Breddningsprojekten bör inordnas bland SJ:s övriga investeringar och i princip realiseras i den ordning, som tillämpas för dessa investeringar, d. v. s. i första hand med hänsyn till in-

vesteringarnas räntabilitet. Till vissa konkreta breddningsprojekt återkommer jag i det följande.

I vad gäller nybyggnad av järnvägslinjer framhåller trafikutredningen att den allmänna järnvägsbyggnadsepoken i vårt land i stort sett avslutades i och med inlandsbanans färdigställande år 1937. Vissa mindre nybyggnadsföretag har dock genomförts även under senare år och förslag har i skilda sammanhang framförts om ytterligare nybyggnadsprojekt. Jag delar trafikutredningens uppfattning att från trafikpolitisk synpunkt krav på lönsamhet bör uppställas på investeringar i varje ifrågakommande järnvägsbyggnadsprojekt. I fråga om såväl nybyggnads- som breddningsprojekt kan lokaliserings- och försvarspolitiska överväganden givetvis tänkas komma att påverka bedömningarna av huruvida visst projekt bör trots bristande räntabilitetsförväntningar komma till utförande. Denna bedömning måste uppenbarligen ske från fall till fall. Generellt giltiga riktlinjer kan därför inte komma ifråga.

Nedläggning av trafiksvaga bandelar utgör en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden på transportmarknaden som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. Man räknar f. n. med att ungefär hälften av SJ-nätet inte längre är ekonomiskt bärkraftigt och driften av dessa linjer har beräknats vid ingången av budgetåret 1961/62 medföra en årlig belastning för SJ på närmare 200 milj. kr.

Järnvägsstyrelsen har sedan 1959 — då den trafikerade banlängden uppgick till ca 14 800 km — fått tillstånd att helt eller delvis lägga ned trafiken på 53 järnvägslinjer med en sammanlagd banlängd av 2 042 km, och dessa nedläggningar har med något undantag redan genomförts. Man torde kunna konstatera att det varit möjligt att genomföra nedläggningarna utan större olägenheter för de berörda bygderna och att den anordnade ersättningstrafiken på landsväg i vissa avseenden medfört en förbättrad transportservice. Såsom arbetet med nedläggningsfrågorna i praktiken bedrivits har det ej heller varit fråga om enbart ett snävt beaktande av statsbaneföretagets företagsekonomiska intressen. I stället har prövningen av nedläggningsärendena fått formen av en allsidig trafikplanering, där man — med utnyttjande av transportmedel mer avpassade för det förefintliga trafikunderlaget och med beaktande av de transportekonomiska synpunkterna — sökt att i rimlig grad tillgodose glesbygdens transportbehov.

Då erfarenheterna av hittills genomförda nedläggningar sålunda har visat att det trots de farhågor som i skilda sammanhang yppats om de negativa verkningarna av järnvägsnedläggelser varit möjligt att genom trafikomläggning skapa en tillfredsställande trafikservice till lägre samhällsekonomisk kostnad bör undersökningarna rörande möjligheterna att lägga ned driften helt eller delvis på trafiksvaga järnvägslinjer med kraft fullföljas. Ehuru stora belopp årligen krävs för att upprätthålla driften på sådana linjer, måste man nämligen konstatera att många av de berörda

bygderna likväl inte lämnas den trafikservice som vore önskvärd. I anslutning härtill vill jag framhålla att enligt min mening bör — såsom led i den tidigare berörda samordningen av trafikinvesteringarna — även i ökad utsträckning göras mer omfattande, regionvis upplagda undersökningar av möjligheterna att med lämplig koordination av de olika transportmedlen ge en bättre trafikservice i olika delar av landet. Det torde få ankomma på kommunikationsdepartementet att sörja för att dylika undersökningar blir utförda.

De i trafikutredningens undersökningsprogram upptagna trafiksvaga linjerna har en total banlängd på nära 7 200 km, vilket motsvarar ca 47 procent av SJ:s hela år 1960 kvarvarande linjenät. De trafiksvaga linjer, som enligt utredningen i regel endast bör ifrågakomma för lönsamhetsundersökning, enär de av olika sociala skäl bedömts tills vidare inte kunna läggas ned, har av utredningen benämnts linjegrupp A. Linjer för vilka nedläggningsundersökning bör genomföras har hänförs till en linjegrupp B. Förslag om överförande av viss linje från en grupp till en annan bör enligt utredningen i första hand framläggas av järnvägsstyrelsen. Nedläggningsundersökningarna beträffande de till linjegrupp B hänfödda bandelarna och vissa av bandelarna i linjegrupp A — sammanlagt 88 linjer om 4 400 km — skall enligt utredningen ske före den 1 januari 1965 och lönsamhetsundersökningarna beträffande övriga linjer skall ha skett före den 1 september 1963.

Sedan undersökningar slutförts har järnvägsstyrelsen i fråga om åtta linjer om 222 km funnit att nedläggning inte för närvarande är motiverad. I fråga om övriga linjer, för vilka enligt programmet möjligheterna till nedläggning skall undersökas, har järnvägsstyrelsen efter verkställda undersökningar erhållit begärda nedläggningsbemyndiganden för 34 linjer med en sammanlagd banlängd på 1 335 km. Framställning om nedläggning har inkommit beträffande ytterligare sju linjer. I fråga om tre av dessa linjer måste före eventuellt beslut om nedläggning frågan om breddning underställas riksdagen och jag återkommer i det följande till detta spörsmål. Återstående 39 i programmet upptagna linjer är för närvarande alla — med något undantag — föremål för undersökningar inom SJ:s centralförvaltning eller distriktsförvaltningarna. I vad gäller lönsamhetsundersökningarna har järnvägsstyrelsen i samband med anslagsberäkningarna för budgetåret 1964/65 anmält att undersökningarna givit till resultat att det totala underskottet på de trafiksvaga bandelarna uppgår till 238 milj. kr. per år vid 1962 års kostnadsläge och nätets omfattning den 1 juli 1963. Styrelsen har samtidigt meddelat att styrelsen avser att påbörja nedläggningsundersökningar beträffande vissa bandelar i linjegrupp A.

Såsom jag framhållit i det föregående bör möjligheterna att ersätta trafiksvaga och numera mindre ändamålsenliga järnvägslinjer med andra och lämpligare transportmedel skyndsamt prövas. Enligt min mening bör under-

sökningarna successivt anpassas till förändringar i de faktiska förutsättningarna för järnvägsdriften på de olika linjerna i SJ:s hela linjenät. Det angelägna i att utan tidsutdräkt pröva förutsättningarna för att överföra trafiken till landsväg är särskilt påtagligt med hänsyn till att tidskrävande vägupprustning ofta visar sig erforderlig innan en nedläggning kan genomföras.

I vad gäller formerna för nedlägningsärendenas handläggning vill jag erinra om den redogörelse härför, som jag lämnade i 1960 års statsverksproposition och mot vilken riksdagen inte uttalade någon erinran (bil. 8 s. 101, SU 1960: 6, rskr. 1960: 6). Trafikutredningen anser för sin del att nuvarande handläggningsgång bör såsom i allt väsentligt tillfredsställande tills vidare bibehållas. Flertalet remissinstanser har ej heller haft något att erinra häremot. För egen del vill jag i detta sammanhang särskilt understryka betydelsen av det samråd som äger rum i dessa ärenden med representanter för kommuner, näringsorganisationer m. fl. i de bygder som berörs av trafikomläggningarna.

I anslutning till de järnvägsfrågor, som jag nu behandlat, vill jag även anmäla vissa breddningsprojekt i fråga om vilka riksdagen begärt undersökning eller redan fattat principbeslut. Sålunda hemställde 1955 års riksdag (rskr. 1955: 330) att Kungl. Maj:t skulle låta undersöka olika alternativa lösningar av frågan om trafiken på den smalspåriga (1 067 mm) järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara och i samband därmed på den likaledes smalspåriga (891 mm) linjen Torsås—Kalmar såsom led i en tänkt sydostkustbana. Nämda riksdagsskrivelse överlämnades av Kungl. Maj:t till trafikutredningen att tagas under övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget. Trafikutredningen har för sin del funnit, att trafikunderlaget för bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara, bedömd separat, inte är eller kan väntas bli av sådan storlek och karaktär, att det motiverar någon mera betydande uppoffring av investeringsmedel. Trafikutredningens uppfattning är vidare att frågan om breddning av dessa linjer inte har något nödvändigt samband med en tänkt sydostkustbana utan kan bedömas separat. Enligt trafikutredningens uppfattning föreligger därför inga skäl till breddning av dessa linjer eller till inspikning av järnvägsspåret på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara till samma spårvidd som nu finns på linjen Torsås—Kalmar. I stället talar starka skäl för linjens nedläggning. Beträffande tanken på en sydostkustbana framhåller utredningen i övrigt att avgörande skäl för anordnande av en dylik bana hittills inte förebragts.

I skrivelse den 24 maj 1961 har järnvägsstyrelsen hemställt om bemyndigande att lägga ned trafiken på järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar. Nedläggningen beräknades medföra en nettoförbättring av SJ:s rörelseresultat på ca 1,1 milj. kr. Under hänvisning till bl. a. statsutskottets förutnämnda utlåtande uppdrogs sedermera åt

järnvägsstyrelsen att verkställa undersökning även av frågan om breddning av dessa linjer såsom del i en eventuell normalspårig bana Linköping—Berga—Kalmar—Karlskrona. Järnvägsstyrelsen har dessutom erhållit Kungl. Maj:ts uppdrag att jämväl redovisa vissa alternativa tågplaner, som visar hur persontrafiken kan organiseras efter ett eventuellt genomförande av sydostkustbaneprojektet med sträckning över Emmaboda eller Torsås. Efter verkställda undersökningar har järnvägsstyrelsen funnit att det lokala trafikunderlaget för en breddning av ifrågavarande smalspårslinjer är obetydligt. En ombyggnad till normalspår skulle endast öka den belastning, som den nuvarande smalspårsdriften utgör på SJ:s ekonomi. Enligt järnvägsstyrelsens mening är vidare järnvägsförbindelsen mellan Kalmar och Karlskrona icke behövlig för att ordna Karlskronas fjärrförbindelser i riktning mot Stockholm eller för Kalmars fjärrförbindelser i riktning mot Malmö. Styrelsen anser därför att dess tidigare förslag rörande omläggning av trafiken Kalmar—Torsås—Karlskrona till landsväg är den enda tänkbara lösningen från såväl företagsekonomisk som samhällsekonomisk synpunkt.

För egen del anser jag att de av trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anförda skälen mot en breddning av järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar är övertygande. Jag kan därför inte tillstyrka breddning av dessa linjer och anser mig inte heller kunna förorda det framförda alternativa förslaget om inspikning av järnvägsspåret på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara till samma spårvidd, som nu finns på linjen Torsås—Kalmar. Frågan om nedläggning av trafiken torde få prövas i vanlig ordning. Vid en omläggning till landsvägstrafik aktualiseras frågan om en upprustning av vägnätet och vid prövningen av denna fråga torde böra övervägas de av länsstyrelserna i Kalmar och Karlskrona anförda synpunkterna.

Ombyggnad till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö enligt det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet (rskr. 1946: 210) togs ursprungligen upp på beredskapsstat men uppfördes enligt beslut av 1952 års riksdag på SJ:s ordinarie investeringsprogram. Efter förnyad prövning beslöt 1954 års riksdag (rskr. 1954: 127) att ombyggnadsarbetena på dessa linjer inte skulle igångsättas med mindre läget på arbetsmarknaden påkallade deras utförande som sysselsättningsarbeten. Bortsett från vissa smärre terrasseringsarbeten har nämnda riksdagsbeslut såvitt avser dessa linjer inte realiserats.

Trafikutredningen framhåller att det i belysning av den trafikutveckling, som ägt rum sedan riksdagens principbeslut fattades, står klart för utredningen, att det berättigade i att bredda endera av linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda numera kan från samhällsekonomisk synpunkt starkt ifrågasättas. Under alla omständigheter måste breddning av båda dessa, varandra närliggande parallella järnvägslinjer anses helt ute-

sluten. Trafikutredningen förordar därför att beslutet måtte omprövas sedan ny breddningsundersökning kommit till stånd.

Den av järnvägsstyrelsen företagna nya breddningsundersökningen jämte den parallellt härmed företagna nedläggningsundersökningen visar bl. a. att persontrafiken på ifrågavarande linjenät under åren 1951—1961 minskat med 56 procent, paket- och ilstykkegodstrafiken med omkring en tredjedel, fraktstykkegodset med 58 procent och vagnslastgodset med 60 procent. Breddning till persontrafikstandard bedöms av styrelsen såsom orealistisk och breddning till godstrafikstandard beräknas vid 1961 års pris- och lönenivå och 1960 års godsvolym ge ytterst ringa marginal för ränta och avskrivning på nedlagt kapital. Järnvägsstyrelsen finner att investeringar i breddning på detta linjenät inte är ekonomiskt motiverade och framhåller i övrigt att järnvägarnas betydelse för trafikförsörjningen i området numera minskat väsentligt genom bilismens utveckling. Styrelsen hemställer därför — efter samråd med bl. a. arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation — om tillstånd att få nedlägga persontrafiken på linjerna Växjö—Tingsryd och Norraryd—Kvarnamåla samt att få helt nedlägga driften på linjen Tingsryd—Bredåkra.

Järnvägsstyrelsens framställning har lämnats utan erinran av de centrala myndigheter, som yttrat sig över densamma. De i ärendet hörda länsstyrelserna har uttryckt farhågor för att järnvägsdriftens upphörande skulle ogynnsamt påverka utvecklingen inom området. Länsstyrelsen i Blekinge län understryker härvid betydelsen av att järnvägsförbindelserna från Karlshamn norrut göres tidsenliga och anslutes till normalspårnätet vid Växjö. Jag vill erinra om att en lösning i enlighet med vad länsstyrelsen förordat också berör bandelen Norraryd—Kvarnamåla, som inte ingår i 1946 års principbeslut om breddning. Länsstyrelsen i Kronobergs län avstyrker den föreslagna nedläggningen i avvaktan på ytterligare utredning och anser starka skäl tala för fullföljandet av breddningsbeslutet.

I likhet med trafikutredningen och järnvägsstyrelsen anser jag mig inte kunna tillstyrka breddning av båda de här ifrågavarande järnvägslinjerna. Med hänsyn härtill och då det trafikkomplex, som det här gäller, bör få förutsättningslöst lösas på grundval av de utredningar, som hittills verkställts och ytterligare erfordras, synes lämpligt att riksdagens principbeslut om breddning av ifrågavarande linjer nu upphävas. Frågan om den lämpliga anordningen av trafiken i detta område torde, sedan erforderliga kompletterande undersökningar verkställts, få prövas och avgöras av Kungl. Maj:t i vanlig ordning.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte

1. föreslå riksdagen att upphäva det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet om breddning till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö;

2. bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande i anledning av vad jag anfört i övrigt rörande de statliga trafikinvesteringarna m. m.

IV. Reformen på järnvägstrafikens område

Trafikutredningen

Ersättning till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer

I enlighet med de riktlinjer, som på grundval av förslag av 1948 års järnvägstaxekommitté (SOU 1956: 54) angivits i prop. 1958: A 77 (prop. 1958: B 1, SU 1958: B 6, rskr. 1958: B 74), har SJ sedan budgetåret 1958/59 erhållit ett årligt driftbidrag som kompensation i viss utsträckning för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som SJ har att utföra. En omprövning av bidraget har förutsatts komma att ske i samband med att ställning toges till trafikutredningens förslag. Driftbidraget har utgått med 100 milj. kr. för ettvarvt av budgetåren 1958/59 och 1959/60 samt med 80 milj. kr. för budgetåren 1960/61, 1961/62 och 1962/63.

Med hänsyn till den kraftiga försämringen av SJ:s driftresultat beräknades för budgetåret 1960/61 ett underskott om 70 milj. kr. på SJ:s fond. Riksdagen beviljade — utöver nämnda driftbidrag — häremot svarande anslag (SU 1960: 139, rskr. 1960: 320). Av beloppet behövde dock endast 20,4 milj. kr. tagas i anspråk. Även 1961 och 1962 års riksdagar beviljade anslag för täckning av beräknat underskott å SJ:s fond med vardera 50 milj. kr.

Intill dess de i det föregående (sid. 83 ff) angivna lönsamhets- och nedläggningskalkylerna för dels de tillsvidare icke nedläggningsbara trafiksvaga järnvägslinjerna (linjegrupp A), dels de för nedläggningsundersökning i första hand ifrågakommande linjerna (linjegrupp B) verkställts av järnvägsstyrelsen och godkänts av Kungl. Maj:t samt nedläggningsprövning i samtliga förekommande fall ägt rum, saknas en mera säker kännedom om storleken av den ekonomiska belastning, som löpande åvilar SJ till följd av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikering.

1948 års järnvägstaxekommitté framhöll i sitt förut nämnda betänkande, att den omständigheten, att på SJ under årens lopp lagts en alltmer omfattande skyldighet att trafikera bandelar, som icke hade ekonomiskt bärkraftig trafik, medförde långtgående konsekvenser av ekonomisk och taxepolitisk natur. De förluster, som denna trafik åsamkade SJ, hade måst täckas av inkomsterna från trafikstarkare bandelar. För att få en uppfattning om storleken av denna företagsekonomiska belastning på SJ anmodade taxekommittén järnvägsstyrelsen att upprätta en resultatredovisning för de trafiksvaga bandelarna, avseende förhållandena år 1952. Omräknat till 1955 års kostnads- och taxenivå beräknades härvid det sammanlagda underskottet till närmare 200 milj. kr. Kommittén föreslog, som förut antytts, att SJ skulle erhålla en partiell ersättning från statsverket för förlusterna på de trafiksvaga bandelarna med 100 milj. kr. per år.

Den i föregående avsnitt framlagda beräkningen av de trafiksvaga bandelarnas underskott (jfr sid. 85) grundar sig på den år 1960 av järnvägsstyrelsen framlagda separatredovisningen för år 1958. För linjegrupperna A och B har därvid beräknats ett totalunderskott av 194,5 milj. kr. vid 1958 års trafikomfattning och trafikstruktur samt 1960—1961 års kostnads- och intäktsförhållanden.

Vid järnvägsstyrelsens underskottsredovisning har emellertid undersökningsramen vidgats till att — utöver linjegrupperna A och B — omfatta jämväl linjer med en trafikintensitet mellan 625 000 och 800 000 bruttotonkm per bankm och år, vilka med hänsyn till att de samtliga utvisat underskott ansetts av styrelsen böra inräknas i linjegrupp A. Den sammanlagda längden av linjer med dylik trafikintensitet är ca 590 km, vilket motsvarar 4 procent av 1960 års linjelängd. Transportarbetet på linjerna uppgick år 1959 till 1,4 procent av det totala (exkl. malmtrafiken på malmbanan). Underskottet på linjerna har, efter gottskrivande av matarvärdet, beräknats till 27 milj. kr. Lägges detta till de beräknade underskotten, 194,5 milj. kr., på linjegrupperna A och B, skulle det totala underskottet stiga till 221,5 milj. kr.

Ifrågavarande järnvägslinjer är icke av den karaktär, som i allmänhet förknippas med begreppet trafiksvag linje. De är i och för sig förhållandevis trafikstarka men likväl under nuvarande driftförhållanden olönsamma. Den omständigheten, att vissa av dessa linjer nyligen elektrifierats eller ombyggts till normalspår, talar för att de efterhand kan komma att uppvisa bättre resultat. Linjerna torde vara mer eller mindre nödvändiga för en rationell drift av affärsbanenätet, och deras relativt höga trafikintensitet ger vid handen, att möjligheterna till kostnadssänkande driftrationalisering här bör vara större än i fråga om de klart trafiksvaga bandelarna. Utredningen anser därför, att dessa linjer tillsvidare icke bör inräknas i linjegrupp A.

Trafikutredningen anser det realistiskt att räkna med, att den årliga belastningen på SJ till följd av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikeringsring uppgår till omkring 200 milj. kr. Ett krav på affärsbanenätet att lämna ett bidrag till den andra delen av nätet på omkring 200 milj. kr. betyder i själva verket, att den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätets del höjes avsevärt. I stället för ett förräntningskrav på $4\frac{3}{4}$ procent skulle då krävas en förräntning av minst 15 procent. Av skäl, som utvecklats i det föregående, kan en dylik anordning av samhällsekonomiska skäl icke godtagas; taxesättningen på affärsbanenätet måste anpassas till de trafikekonomiska förhållandena på detsamma.

Trafikutredningen anser, att den övergångstid, under vilken trafikeringsplikten omfattning så långt tillsvidare är möjligt nedbringas, kan beräknas räcka i varje fall intill utgången av budgetåret 1964/65. Ett förbättrat underlag för beräkningen av SJ:s driftbidragsbehov föreligger emellertid nu-

mera, sedan resultatet av 1958 års bandelsredovisning framlagts. En omprövning av kompensationsbeloppets storlek torde därför med ledning härav samt av det fortlöpande nedlägningsarbetets resultat fortsättningsvis böra äga rum. Ett mera slutgiltigt beräkningsmaterial för fastställande av driftbidragens storlek torde dock enligt planen icke komma att föreligga förrän för budgetåren från och med 1966/67, då vid riksdagsbehandlingen härav beslut om samtliga i undersökningsetapperna I—IV ingående järnvägslinjer beräknas ha meddelats.

Trafikutredningen anser för sin del, att en av de väsentligaste förutsättningarna för friare förhållanden på transportmarknaden är, att SJ helt kompenseras för trafikeringsplikten med avseende på de trafiksvaga järnvägslinjerna (linjegrupperna A och B).

Utredningen har på grundval av det uppställda undersökningsprogrammet sökt bilda sig en uppfattning om nedläggningarnas reducerande verkan på SJ:s ekonomiska belastning. Det har härvid icke ansetts realistiskt att utgå från att nedlägningsundersökningarna 100-procentigt skall resultera i nedläggningar, respektive, att nedläggningarna alltid kan komma till stånd i omedelbart sammanhang med undersökningsframläggande. Beräknad reduktion och kvarstående belastning, som sålunda indicerar driftbidragsbehovets storlek, framgår av efterföljande tablå. Utredningen har där räknat med att särkostnadsunderskottet bortfaller omedelbart i och med att nedläggning verkställts, medan andelen i samkostnaderna antagits komma att falla bort med allenast en femtedel under varje år efter nedläggningen.

I utlåtande av den 17 augusti 1957 över 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande förordade trafikutredningen, att ett provisoriskt driftbidrag till SJ skulle bygga på vissa bestämda förutsättningar. Ett ofrånkomligt villkor för statsbidrag borde sålunda vara, att ett från samhälleliga synpunkter motiverat nedlägningsprogram för den tid, som omfattades av provisoriet, fastställdes och med kraft fullföljdes. För att icke statsbidraget skulle motverka och fördröja nedläggningen, borde det tillsvidare endast utgå såsom ersättning till täckande av underskott på trafiksvaga järnvägslinjer, vilka icke inginge i nedlägningsprogrammet. Dessutom förutsatte utredningen, att effektiv kontroll vunnes över att statsbidraget icke utginge med högre belopp än som med hänsyn till landets transportförsörjning vore oundgängligen nödvändigt. Separatredovisning av driften på trafiksvaga järnvägslinjer borde periodvis framläggas av järnvägsstyrelsen. Provisoriet borde ej ges längre giltighet än tre år. Skulle under denna tid anledningarna till utgivande av statsbidrag försvinna eller kraftigt reduceras borde givetvis en omprövning av bidragsbeloppets storlek ske. En förbättring av SJ:s ekonomiska resultat, som ej hade sin grund i förändringar på de trafiksvaga bandelarna, utan vore att hänföra i huvudsak till affärsbanelnätet, borde dock ej föranleda en omprövning av statsbidragsbeloppets stor-

Järnvägsnedläggningarnas beräknade inverkan på de trafiksvaga järnvägslinjernas underskott samt täckning av detta enligt trafikutredningens förslag

(milj. kr.)

	Budgetår					
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1965/66
<i>Underskott:</i>						
Före budgetårets nedläggningar ..	200	194	180	158	144	130
Bortfall genom nedläggningar under budgetåret	6	14	22	14	14	10
Efter budgetårets nedläggningar ..	194	180	158	144	130	120
Genomsnittligt underskott under budgetåret	197	187	169	151	137	125
<i>Täckning:</i>						
Förhöjning av affärsbanetaxan ..	67	—	—	—	—	—
Särskilt anslag	50	—	—	—	—	—
Driftbidrag	80	187	169	151	137	125
S:a täckning	197	187	169	151	137	125

lek under treårsperioden. En sådan förbättring borde snarare leda till en taxereduktion.

I vad avser nedläggningsprogrammets fullföljande och kontroll av driftbidragsbehovets minimering bör dessa förutsättningar för det provisoriska driftbidraget allttjämt för framtiden gälla. Linjegrupp A förutsattes i princip icke utökas med ytterligare järnvägslinjer. Skulle emellertid järnvägsstyrelsen finna utanför linjegrupperna A och B fallande järnvägslinje icke företagsekonomiskt motiverad att längre drivas, bör linjen hänföras till linjegrupp A, därest Kungl. Maj:t efter prövning av nedläggningsframställning finner så böra ske. Trafikutredningen förutsätter vidare, att SJ tillvaratager alla möjligheter till besparingar på de trafiksvaga linjerna, så att icke relationen mellan kostnader och intäkter ytterligare försämrats. Vid beräkningen av det årliga driftbidraget torde dock senast verkställda handelsredovisning med korrektion för verkställda nedläggningar få läggas till grund, enär kravet på en årlig detaljberäkning för varje linje skulle föra för långt.

Som tidigare framhållits anser trafikutredningen, att som villkor för driftbidrag bör ställas vissa krav på järnvägarna. Ett villkor är kravet på driftekonomisk och trafikstatistisk redovisning för de trafiksvaga järnvägslinjerna. Detta krav på separat handelsredovisning är dock icke något nytt. En dylik redovisningsform tillämpades på sin tid inom SJ fram till år 1928, då den av kostnadsskäl slopades. 1942 års järnvägskostnadsutredning föreslog (SOU 1949: 5) att resultatredovisningar årsvis för olika trafikslag och bandelar måtte införas vid SJ. På framställning av 1948 års järnvägstaxe-

kommitté upprättades inom järnvägsstyrelsen en resultatredovisning för de trafiksvaga järnvägslinjerna år 1952. En liknande redovisning upprättades för år 1958 på initiativ av trafikutredningen.

Med den anordning för fastställande av kompensation för den kvarvarande trafikeringsplikten, som trafikutredningen föreslår, blir för framtiden behovet av separatredovisning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat än mera påtagligt. Trafikutredningen föreslår därför, att åtgärder för åstadkommande av en vart tredje år förnyad dylik redovisning — i den mån den icke redan vidtagits — i överensstämmelse med av 1942 års järnvägskostnadsutredning uppdragna riktlinjer snarast måtte vidtagas.

Frågan om resultatredovisning för envar av de i affärsbanenätet ingående järnvägslinjerna, är däremot ett spörsmål, som faller inom ramen för järnvägsstyrelsens företagsekonomiska bedömande.

Beträffande finansieringen av driftbidraget för underskottstrafiken vid SJ framhåller trafikutredningen, att det icke torde vara av avgörande trafikpolitisk betydelse om man väljer att via en fond utjämna kostnaderna inom den totala transportapparaten eller att lämna bidrag av allmänna medel. Utredningen anför emellertid, att det är rimligt att samtliga medborgare bidrar till upprätthållandet av samhällsnödvändig underskottstrafik. Med hänsyn härtill förordar utredningen, att driftbidraget tillsvidare i avvaktan på fortsatt utredning rörande frågan om en utjämningsfond utgår av allmänna budgetmedel.

Ekonomisk målsättning för SJ:s verksamhet

Sedan slutet av 1800-talet har såsom ekonomisk målsättning för SJ:s verksamhet gällt, att — utöver täckning av kostnaderna för drift och avskrivningar — förräntning skall eftersträvas av ett på visst sätt fixerat, i järnvägarna nedlagt kapital, numera i SJ:s bokföring rubricerat såsom »Statskapital».

Till denna målsättning anslöt sig i princip 1948 års järnvägstaxekommitté (SOU 1956: 54) under angivande, att den gällande ekonomiska målsättningen för SJ innebar full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det i SJ bokförda statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder. Med full realekonomisk kostnadstäckning avsågs därvid bl. a., att avskrivningar ägde rum på grundval av nupriser. Kommittén utgick från att räntekostnaden för det av SJ disponerade statskapitalet liksom tidigare skulle kalkyleras efter medelräntefoten för den fonderade statsskulden. Därest SJ:s intäkter under ett lågtrafikår blev otillräckliga borde värde-minskningsavsättningen reduceras i sådan grad, att balans åstadkoms mellan intäkter och kostnader, varvid felande avskrivningsbelopp skulle föras »inom linjen» för att täckas av intäkter under kommande år.

I prop. 1958: A 77 uttalade föredragande departementschefen, att den då

gällande målsättningen för SJ:s verksamhet borde bibehållas. Förräntningen av statskapitalet borde dock ske efter den räntefot, till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet. Vidare borde principen om fulla avskrivningar varje år efter nupriser upprätthållas, för att en rättvisande resultatredovisning för statsbaneföretaget skulle ernås. Eventuellt uppkommande underskott borde täckas genom anslag på driftbudgeten.

Trafikutredningen framhåller, att man, vid bedömandet av frågan om målsättningen för SJ:s framtida företagspolitik, bl. a. måste klarlägga, huruvida samma målsättning med avseende på avkastningen bör tillämpas för såväl det trafiksvaga järnvägsnätet som affärsbanenätet. Den gällande ekonomiska målsättningen för SJ innebär ett visst avkastningskrav på järnvägsrörelsen såsom helhet. De trafiksvaga järnvägslinjernas olönsamhet har därvid medfört, att SJ fått föra en mera kortsiktig taxepolitik på affärsbanenätet. Taxepolitiken har bl. a. måst avse att låta affärsbanenätet bidra till att täcka förlusterna på de trafiksvaga linjerna.

Fram till början av 1950-talet har de skilda järnvägslinjernas bidrag till täckande av järnvägsdriftens totala kostnader varit olika stora utan att uppenbara samhällsekonomiska nackdelar uppstått. Denna fördelning av kostnadstäckningen har dock i allmänhet icke gått längre än att den kunnat — i stora drag — betraktas såsom ett sätt att täcka järnvägstrafikens residualkostnad, något som icke rimligen kunnat ge anledning till befogade invändningar från olika trafikantgruppers sida. Den del av denna kostnadsfördelning, som inneburit en kostnadsutjämning, d. v. s. att vissa trafikantgrupper fått bidra till att täcka en del av mindrekostnaderna för andra trafikantgrupper, har sålunda tidigare varit tämligen begränsad. Det är i detta avseende som de senare årens utveckling medfört en avgörande och betänklig förändring.

Det hittillsvarande kostnadsutjämningsystemet inom SJ medför numera sådana olägenheter, att detsamma varken ur järnvägsekonomisk eller från samhällsekonomisk synpunkt längre kan godtagas, låt vara att olägenheterna i viss mån begränsats genom de från och med budgetåret 1958/59 utgående driftbidragen till SJ. Möjligheter måste därför beredas SJ att anpassa taxesättningen på affärsbanenätet till de trafikekonomiska förhållandena på detsamma. I detta syfte förordar trafikutredningen, att driftbidrag till SJ skall utgå till täckande av underskottet på de trafiksvaga järnvägslinjer, på vilka driften tillsvidare upprätthålles. En differentiering av den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet och för de trafiksvaga järnvägslinjerna är därjämte nödvändig. I fråga om affärsbanenätet tar målsättningen sikte på visst nettoöverskott men i fråga om de trafiksvaga järnvägslinjerna på minimering av driftunderskottet och därmed av behovet av driftbidrag.

Affärsbanenätet — på vars drift ur principiell synpunkt i stort sett en-
5 — *Bihang till riksdagens protokoll 1963. 1 saml. Nr 191*

dast företagsekonomiska aspekter bör anläggas — måste sålunda enligt trafikutredningens uppfattning anses såsom en separat rörelsegren.

Det hittillsvarande förräntningskravet, betraktat såsom maximum för taxeuttaget, har helt sin upprinnelse i den monopolställning, som järnvägarna innehade före bilismens genombrott. De på förräntningskravet grundade maximitaxorna hade till syfte — förutom att möjliggöra eftersträvad förräntning — att skydda trafikanterna mot monopolmissbruk samt att dessutom vid den sålunda fastställda maximiavkastningen ernå bästa möjliga kapacitetsutnyttjande (volymsmaximering).

I nuvarande och än mer i kommande konkurrensläge på transportmarknaden föreligger emellertid icke någon fara för att järnvägstaxorna skulle höjas mera kraftigt, därest prissättningen på järnvägens transporttjänster blev fri. Trafikutredningen anser sig ha anledning utgå från att SJ ej heller kommer att begagna tillfälliga monopol- eller bristsituationer i transportförsörjningen för en extrem vinstmaximering. I detta sammanhang må också erinras om de principer, som ligger till grund för gällande allmänna näringslagstiftning, vilken med det förslag rörande SJ:s taxesättning som trafikutredningen i det följande framlägger bör bli tillämplig också på SJ:s rörelse. Vidare innebär genomförandet av ett system med effektiv konkurrens att inom alla inrikes trafikgrenar marknads- och kostnadsbetingelserna i sista hand blir den faktor, som bestämmer räntabilitetsutfallet. Att vid ett dylikt system beskära järnvägens räntabilitetsmöjligheter medelst huvudsakligen historiskt betingade maximitaxor saknar samhällsekonomisk grund. Trafikutredningen anser sålunda att någon anledning att bibehålla maximitaxor inom järnvägstrafiken i princip icke längre finns.

Beträffande avkastningskraven anför trafikutredningen, att om — såsom hittills varit fallet — avkastning inlevereras till statsverket blott i den mån överskott återstår sedan fulla avskrivningar efter nupriser företagits, så äger den eftersträvide förräntningen lägsta prioritet bland olika kostnadsposter. Häremot kan invändas att räntan på upplånat kapital borde betraktas såsom en kostnad, vilken SJ:s rörelse enligt kostnadsansvarighetsprincipen måste bära och som därför borde bestridas före avskrivningar. Med ett dylikt betraktelsesätt ställes ett reellt förräntningskrav på SJ.

Till närmare belysning av ett dylikt krav på ränteavkastning i affärsbanerörelsen kan jämförelse göras med förhållandena inom ett privat storföretag. Detta arbetar regelmässigt med såväl eget som främmande kapital. På det upplånade kapitalet måste affärsnämsig ränta — redan före avskrivningar — betalas, och denna ränta utgör sålunda en kostnad av samma ofrånkomliga art som driftkostnaderna för rörelsen. Ägarna av det egna kapitalet erhåller däremot utdelning på detsamma endast i den mån nettoöverskott av rörelsen uppkommer.

Trafikutredningen anser — för att SJ i ekonomiskt hänseende skall för framtiden bli mer jämställd med enskilda företag även i vad avser skyldig-

heterna — det reella räntekravet böra begränsas till den del av det på affärsbanenätet belöpande statskapitalet, som rimligen kan för ett stort järnvägsföretag anses motsvara utifrån upplånat kapital. Det synes lämpligt att bestämma låneandelen till 75 procent av statskapitalet, på vilken andel ränta bör beräknas enligt normalräntefoten för lån från statens utlåningsfonder, för närvarande 4 $\frac{3}{4}$ procent, och erläggas före avsättning till värdeminskningsskonto.

Avkastningssträvandena bör givetvis omfatta förräntning även av återstående 25 procent av statskapitalet. Den förräntning, som totalt sett bör eftersträvas för affärsbanerörelsen och sålunda utgöra en allmän riktlinje för taxesättningen i den mån marknadsförhållandena så medger, torde till fullföljande av analogin med de privata företagen och under hänsynstagan- de till för dem föreliggande beskattningsförhållanden därför böra ta sikte på en förräntning om för närvarande 5 å 6 procent på affärsbanenätets hela statskapital.

När det gäller nyinvesteringar i järnvägsdriften bör i princip det krav på högre räntabilitet uppställas, som kan följa av att det aktuella ränteläget ligger högre och av att 25 procent av nytillskjutet kapital behandlas såsom eget kapital, för vilket jämväl de vid privat företagsverksamhet föreliggande beskattningsförhållandena bör beaktas.

I det föregående har berörts den förhållandevis stora belastning på SJ:s ekonomi, som pensionsutgifterna under ett tämligen långt övergångsskede kan beräknas utgöra. Denna utgiftsbelastning motsvarar för budgetåret 1960/61 tillhoppa 26,4 procent av SJ:s löneutgifter. Det har av järnvägsstyrelsen upplysts, att denna höga finansiella belastning kan beräknas bestå under längre tid framåt. Detta i förening med den omständigheten, att SJ icke getts möjlighet att i erforderlig utsträckning fondera medel för kommande pensionsutbetalningar, kan komma att väsentligt påverka SJ:s avkastningsmöjligheter. Vid bedömandet av utgångspunkterna för taxesättningen bör — i överensstämmelse med hittills inom SJ tillämpad praxis — hänsyn till dessa SJ:s finansiella förpliktelser icke tagas i större utsträckning än vad som motsvarar de försäkringstekniskt beräknade pensioneringskostnaderna. Trafikutredningen finner att denna fråga bör göras till föremål för utredning i särskild ordning.

1948 års järnvägstaxekommitté ansåg den gällande ekonomiska målsättningen för SJ:s verksamhet innebära viss förräntning av statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder. Ett dylikt betraktelsesätt medför att vid förekommande taxerevisioner bör eftersträvas ett rörelseresultat som medger dels en genomsnittlig förräntning av i det föregående angiven storlek under en lämpligt avvägd tidsperiod framåt i tiden — exempelvis en period om sex år — (framåtblickande förräntning), dels också täckning för eventuellt under en på motsvarande sätt bestämd, bakomliggande tidsperiod uppkomna brister i täckningen av företagets avskrivnings-, ränte- och drift-

kostnader (bakåtblickande förräntning). Trafikutredningen finner en dylik strävan i taxesättningen vara företagsekonomiskt motiverad och förordar sålunda, att det av målsättningen omfattade förräntningskravet skall anses inkludera såväl framåt- som bakåtblickande förräntning.

Avskrivningar av SJ:s icke värdebeständiga anläggningstillgångar även- som av omsättningstillgångarna sker numera enligt nupriser i form av normalavskrivningar, grundade på värdeminskingsberäkningar för de olika objekten. Att avskrivningarna sker enligt nupriser står i överensstämmelse med god företagsekonomi, varför trafikutredningen anser detta förfarings- sätt böra fortsatt tillämpas. Däremot anser utredningen att SJ, sedan en effektiv konkurrens kommit till stånd, bör äga rätt att verkställa avskriv- ningar efter konjunkturläget, vilket innebär tillämpande av variabla av- skrivningar, sammanlagt under en lämpligt avvägd tidsperiod, exempelvis sex år, totalt motsvarande på samma tid belöpande normalavskrivningar.

Även *de trafiksvaga järnvägslinjerna* bör — i den mån de kommer att bibehållas — betraktas såsom en separat rörelsegren.

Förräntningskravet på det i de trafiksvaga järnvägslinjerna nedlagda statskapitalet bör slopas så snart ske kan — i den mån så icke redan skett genom nedskrivning av statskapitalet. Trafikutredningen förutsätter, att järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t avger härav föranledd nedskrivnings- framställning. Där ej särskilt avskrivningsanslag anvisats, bör årliga nor- malavskrivningar äga rum enligt avskrivningsplan.

Även om förräntningskravet på de trafiksvaga järnvägslinjerna slopas, innebär detta icke ett avstående från kravet på minimering av driftunder- skottet. Då det får förutsättas, att SJ med beaktande av företagsekonomiska synpunkter eftersträvar bästa möjliga rörelseresultat, torde dock behov av föreskrift om minimitaxa i regel ej föreligga. Taxan får å andra sidan icke sättas högre än som står i överensstämmelse med en tillfredsställande trans- portförsörjning.

Allmänna synpunkter på SJ:s taxesystem

Den nuvarande taxeplikten för SJ innefattar bl. a. skyldighet att vid av- giftssättningen icke överskrida av Kungl. Maj:t fastställda, i tid och rum enhetliga taxor. Dessa bygger på de genomsnittliga kostnadsförhållandena för hela järnvägsnätet och har måst inbördes avvägas med sikte på att ge en för hela detta nät fixerad avkastning. Taxekonstruktion medger endast anpassning nedåt i form av avgiftsnedsättningar, medan SJ saknar författ- ningsenlig möjlighet, att genom avgiftshöjning på viss linje eller under viss tid kompensera sig för toppbelastningskostnader. Ett dylikt taxesystem är icke förenligt med den strävan till transportavgifternas anpassning till kost- nadsstrukturen och efterfrågeförhållandena, som trafikutredningen funnit böra vara vägledande för taxesättningen.

Den väsentligaste förutsättningen för en företagsekonomisk taxesättning på affärsbanenätet är att taxekalkylen ej behöver belastas med några till de trafiksvaga järnvägslinjerna hänförliga mindrekostnader. Denna förutsättning föreligger inte i dagens läge. I och med att driftbidraget i överensstämmelse med trafikutredningens förslag höjes, uppstår emellertid möjligheter för en anpassning av SJ:s taxor på affärsbanenätet till kostnads- och efterfrågeförhållandena på detsamma och trafikutredningen förordar att dessa möjligheter tillvaratages.

Tidigare har framhållits, att ett av de främsta hindren för en effektiv konkurrens från SJ:s sida utgöres av skyldigheten att på ett vidsträckt linjenät med starkt varierande kostnadsförhållanden tillämpa i tid och rum enhetliga taxor. Förverkligandet av ett system med effektiv konkurrens förutsätter därför i princip, att dessa krav efterges eller modifieras.

En olägenhet med att slopa kravet på enhetlighet skulle kunna tänkas bli, att trafikanterna icke på förhand kommer att kunna själva beräkna sina transportkostnader. Emellertid måste det, när såsom hos järnvägen antalet kunder är synnerligen omfattande och företagets geografiska utbredning stor, vara en institutionell nödvändighet, att de i rörelsen tillämpade befordringsavgifterna är i betydande utsträckning enhetliga, för att planmässighet i verksamheten skall kunna uppnås. En dylik enhetlighet ligger också i linje med trafikföretagets intresse att erbjuda en god kundtjänst.

Utredningen föreslår att SJ i sin rörelse tillämpar normaltaxor, vilka må kunna såväl under- som överskridas vid avgiftssättningen i det enskilda fallet. Avvikelserna från normaltaxorna kan då ta formen av antingen specialtariffer, vilka får karaktären av generellt gällande avvikelser från normaltaxan med avseende på visst trafikslag, viss transportrelation och/eller viss tidsperiod, eller ock separata transportavtal.

Den kostnads- och efterfrågeanpassning av järnvägstaxorna, som trafikutredningen förordar, innebär på längre sikt en omprövning av det för närvarande i godstrafiken tillämpade värdetarifferingssystemet. En i enlighet härmed gjord omläggning innebär i praktiken endast ett fullföljande av redan gjorda revideringar av värdetarifferna i riktning mot dylik anpassning.

En anpassning av taxorna till de skilda järnvägslinjernas varierande kostnadsförhållanden kan drivas mer eller mindre långt. I sin mest långtgående form skulle anpassningen innebära införande överlag av s. k. snittaxor, d. v. s. särskilda taxor för varje järnvägslinje, enligt vilka avgifterna vid trafik över flera järnvägslinjer uträknas separat för varje i denna trafik ingående delsträcka och därefter sammanlägges. Motsatsen härtill är, att vid trafik över flera järnvägslinjer transportavgiften för hela transportuppdraget bestämmes med hänsyn tagen till det totala transportavståndet enligt en enda avståndsindelad taxa, s. k. genomgående avgiftsberäkning. Användandet av specialtariffer för olika transportrelationer kan givetvis

föranleda, att avgiften för anslutningstransport kan i framtiden komma att snittberäknas, men trafikutredningen har i avsaknad av utredning på denna punkt för sitt resonemang till utgångspunkt tagit nuvarande system med genomgående avgiftsberäkning.

I den år 1959 av särskild utredningsman till Kungl. Maj:t avlämnade redogörelsen för inventering av kvarstående olösta norrlandsfrågor har angetts, att ett slutligt ståndpunktstagande till bl. a. norrlandskommitténs förslag om virtuell avståndsberäkning icke ansetts böra ifrågakomma förrän 1953 års trafikutredning framlagt sitt betänkande.

Sedan norrlandskommitténs förslag framlades, har successivt vid företagna taxerevisioner tarifferna för de längre avstånden höjts relativt mindre än för de kortare, vilket sålunda inneburit en generell skärpning av taxedegressiviteten. Senast har på grundval av 1948 års järnvägstaxekommittés förslag genom de år 1959 genomförda taxerevisionerna en strukturförändring av taxorna i denna riktning ägt rum. De vidtagna åtgärderna synes i stort sett ha inneburit ett realiserande av föreliggande önskemål om skärpt avståndsdegressivitet i den utsträckning, som med rimligt beaktande av SJ:s företagsekonomiska synpunkter framstått såsom möjlig.

Ett genomförande av norrlandskommitténs förslag om virtuell avståndsberäkning skulle enligt trafikutredningens uppfattning sannolikt föra så långt, att mindrekostnadstäckning ej skulle uppnås, vilket vore liktydigt med att en näringssubvention lämnades. En näringssubvention i denna form låter sig emellertid icke förena med den principiella inställning till hithörande spörsmål, som trafikutredningen deklarerat.

Vad sålunda anförts har närmast tagit sikte på affärsbanenätet, men även i fråga om de trafiksvaga järnvägslinjerna synes affärsbanenätets normaltaxor böra tjäna såsom riktlinje för taxesättningen. Normaltaxorna avses ge utrymme för de olika järnvägslinjernas kostnadsvariationer, och även om kostnaden per försald trafikenhet på de trafiksvaga bandelarna är förhållandevis hög, synes det i och för sig antagligt att normaltaxenivån kommer att så långt rimligt är någorlunda motsvara kostnadsförhållandena på dessa bandelar. Ifrågakommande avvikelser från normaltaxorna bör givetvis ha till syfte att minimera behovet av driftbidrag men bör ej gå utöver vad som kan anses förenligt med ett tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning.

Järnvägstaxorna fastställs för närvarande — med vissa undantag — av Kungl. Maj:t. Med det trafikpolitiska system, som trafikutredningen förordar, bör det för framtiden i stället tillkomma järnvägsstyrelsen att själv bestämma SJ:s taxesättning under beaktande av de synpunkter på densamma, som trafikutredningen anför.

Efter att ha tagit del av utredningens betänkande I framförde flera remissinstanser den synpunkten, att det icke syntes rimligt, att SJ finge tilllämpa en fri taxesättning med stöd av normaltaxor så länge den yrkes-

mässiga lastbilstrafiken vore bunden av en utav trafiktillståndsmyndighet fastställd maximitaxa. Då taxeplikten förutsatts skola upphävas för lastbilstrafikens del från och med den andra reformetappen, föreslår utredningen i betänkande III att taxeplikten i järnvägstrafiken samtidigt slopas.

Taxemässig samordning järnväg—bil

Trafikutredningen har inte sett som sin uppgift att mera detaljerat behandla SJ:s taxesystem utan har endast sökt ange vissa allmänna riktlinjer för taxesystemets uppbyggnad i riktning mot en effektiv konkurrens på transportmarknaden. I ett hänseende har trafikutredningen likväl funnit sig böra mera i detalj gå in på taxeutformningen, nämligen i vad avser olika former av samtrafik järnväg—billinje.

Samtrafiktaxor i form av reducerade snittaxor tillämpas på åtskilliga håll i speciell taxemässig samtrafik. Typiskt för detta slag av samtrafiktaxor är, att de har karaktären av lokalt begränsade punktnedsättningar. Taxemässig samtrafik med tillämpning av egentlig samtrafiktaxa förekommer däremot endast i enstaka fall i övre Norrland.

Utredningen redovisar i betänkande II ingående tidigare kommittéförslag, motioner och framställningar om anordnande av taxemässig samtrafik. I betänkande I anför trafikutredningen härom bl. a., att 1948 års järnvägs-taxekommitté i sitt betänkande (SOU 1956: 54) framhållit, att införande av taxemässig samtrafik järnväg—billinje enligt järnvägstaxa kunde väntas medföra avsevärda intäktsminskningar för SJ. På något längre sikt kunde man möjligen i vissa fall vänta sig ökad trafik genom taxesamordning, men denna torde ej kunna kompensera intäktsbortfallet genom avgiftssänkningen. I den mån emellertid den kommande utvecklingen medförde rationellare och mindre kostnadskrävande omlastningsmetoder, torde man i första hand få räkna med järnvägstaxa med vissa tilläggsavgifter.

I utlåtande över detta betänkande framhöll järnvägsstyrelsen, att taxesamtrafik med tillämpning av järnvägstaxa måste anses vara trafikekonomiskt direkt olämplig. Däremot kunde det i speciella fall vara kommersiellt motiverat att tillämpa en avgift, som vore något lägre än summan av de separata järnvägs- och bilavgifterna.

I två likalydande motioner, I: 190 och II: 283, till 1952 års riksdag hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande förutsättningarna för bedrivande av linjetrafik för person- och godsbefordran på vissa linjer i Norrbotten med tillämpande av vid godsbefordran genomgående fraktberäkning och vid persontrafik genomgående zontariffberäkning med SJ.

Statsutskottet fann (SU 1952: 222) skäl kunna åberopas för att staten på ett eller annat sätt lämnade sin medverkan till en lösning av frågan om en förbättring av trafikförhållandena inom den nordligaste delen av Norrbottens län. De ekonomiska konsekvenserna av en dylik medverkan gjorde

det å andra sidan nödvändigt, att man iakttog en viss försiktighet. Utskottet föreslog, att en utredning rörande de åtgärder som i berörda hänseende kunde vara erforderliga måtte komma till stånd. Riksdagen beslutade i överensstämmelse med utskottets förslag (rskr. 1952:431). Genom remiss den 20 november 1953 överlämnade Kungl. Maj:t riksdagens skrivelse i ärendet till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningsuppdraget.

Trafikutredningen har ingående granskat de ekonomiska konsekvenserna för SJ av en generell tillämpning av järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet och har funnit ett dylikt system komma att medföra en årlig primär intäktsminskning för de statliga trafikrörelserna av storleksordningen 5 milj. kr. vid järnvägsnätets nuvarande omfattning. Härtill skulle komma uteblivande intäktsökning vid kommande nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer genom att övergång till snittaxeberäkning icke komme att äga rum — av utredningen uppskattad till ca 5 milj. kr. — ävensom merkostnader för trafikföretagen i och för samtrafikens administration.

Tillämpning av nuvarande järnvägstaxor med genomgående avgiftsberäkning i samtrafik järnväg—billinje skulle för *persontrafikens* del innebära, att den nuvarande billinjeavgiften skulle reduceras, samt för godssamtrafiken att nämnda avgift skulle helt eller delvis falla bort. Totalt sett skulle avgiftsreduktionerna för billinjernas del bli så stora, att mindrekostnadstäckning i vissa fall sannolikt ej skulle kunna uppnås. Därmed skulle i realiteten den kostnadsutjämnning, som genom järnvägstaxornas enhetlighet i rummet hittills förekommit inom järnvägstrafiken, komma att utsträckas även till billinjenätet.

Införandet av järnvägstaxor på det statliga billinjenätet skulle vid nuvarande taxekonstruktion innebära, att de enhetliga järnvägstaxornas nivåer måste höjas, och sålunda komma att ligga i genomsnitt högre än såväl de nuvarande järnvägs- som billinjetaxornas, i fråga om sistnämnda taxor i varje fall vad persontrafiken angår. Storleken av den intäktsminskning, som på så sätt skulle kompenseras genom en höjning av järnvägstaxornas nivåer, blir i viss mån beroende av den verkan, som de sänkta avgifterna för samtrafiken kan ha i trafikvärvande hänseende. I bästa fall kan tänkas, att samtrafiken ökar så mycket att merintäkten därav uppväger intäktsminskningen vid oförändrad taxenivå och trafikvolym. En så pass betydande trafikökning förefaller dock i dagens läge föga sannolik.

Införandet av järnvägstaxa såsom egentlig samtrafiktaxa saknar sålunda i stort sett betydelse när det gäller personsamtrafiken järnväg—billinje.

Beträffande *stykkegodstrafiken* kan i och för sig allmänna rättvisesynpunkter tala för att järnvägstaxa borde gälla över hela det statliga järnvägs- och billinjenätet. En utvidgning av kostnadsutjämnningen inom den statliga trafikrörelsen för emellertid bort från ett trafikpolitiskt system med större

frihet i konkurrensen mellan transportmedlen. Från såväl samhälls- som företagsekonomiska synpunkter bör vid ett sådant trafikpolitiskt system eftersträvas bl. a. att intäkterna av en billinje bereder full kostnadstäckning för driften av densamma. Skiljaktigheterna i kostnads- och taxestruktur mellan järnvägs- och billinjetrafiken är emellertid, när det gäller styckegodstrafiken, så pass stora, att en tillämpning av järnvägstaxan i nuvarande utformning såsom gemensam taxa icke är genomförbar. Ett särskilt kostnadselement tillkommer i styckegodssamtrafiken också i fråga om kostnader för omlastning. En omändring av järnvägens styckegodstaxa till överensstämmelse med billinjernas kostnadsförhållanden skulle sannolikt avlägsna densamma från järnvägsdriftens kostnadsstruktur på detta område, något som med hänsyn till styckegodssamtrafikens obetydliga andel av järnvägens totala styckegodstrafik ej kan komma i fråga, bl. a. också på grund av de oförmånliga konsekvenser en dylik åtgärd skulle medföra för den järnvägsberoende delen av näringslivet.

Från samhällsekonomisk synpunkt skulle en tillämpning av järnvägstaxa på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet möjligen kunna tänkas godtagbar, därest merintäkten av den nytillkommande trafiken täckte i övrigt uppkommande underskott på billinjerna. En väsentlig invändning från nämnda synpunkt mot ett kostnadsutjämningsystem inom hela den statliga järnvägs- och billinjetrafiken är emellertid, att det motverkar den kostnadsanpassning av taxorna på affärsbanenätet, som trafikutredningen funnit vara nödvändig.

Enligt trafikutredningens uppfattning kan transportavgifterna enligt det nuvarande snitttaxesystemet i jämförelse med det avgiftsläge, som skulle uppkomma vid tillämpning av järnvägstaxa, icke anses för styckegodstrafikanterna så betungande, att en rimlig avgiftsnivå ej kan sägas föreligga för dem, varför den ifrågasatta taxeändringen enligt utredningens mening icke är påkallad av transportförsörjningshänsyn.

Sammanfattningsvis har utredningen funnit, att det från samhälls- och järnvägsekonomiska synpunkter och vid det trafikpolitiska system, som utredningen förordar, icke finns utrymme för en anordning, varigenom på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet skulle tillämpas uteslutande järnvägstaxor och tillsvidare ej heller andra för järnvägs- och biltrafik gemensamma taxor.

Krav på bibehållande av järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning framförs ofta i fråga om trafik på och samtrafik med billinjer, som ersätter nedlagda järnvägslinjer. I dessa fall kan det regelmässigt konstateras, att trafikunderlaget ej längre är sådant, att det järnvägs- eller samhällsekonomiskt motiverar fortsatt tillämpning av järnvägstaxan.

Trafikutredningen anser, att frågan om tillämpning av järnvägstaxorna i samtrafik med billinjer, vilka ersätter nedlagda järnvägslinjer, ingår såsom en oskiljaktig del av det större problemet om gemensamt införande av järn-

vägstaxorna på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet och bör bedömas från samma utgångspunkter som hela detta problem.

Sedan järnvägsstyrelsen på Kungl. Maj:ts uppdrag verkställt en undersökning angående införande av ett särskilt taxesystem för samtrafiken mellan järnväg och billinje, har styrelsen med skrivelse av den 20 december 1960 förklarat sig beredd att tillämpa ett taxesystem — grundat på nuvarande snittaxesystem — med reducerad billinjeavgift för den trafik, som ersätter från och med år 1961 nedlagd järnvägstrafik. I vissa fall är styrelsen även beredd att medverka till att övergången sker etappvis genom att taxorna temporärt utformas så att i början väljes ett för trafikanterna förmanligare alternativ. Trafikutredningen har för sin del uttalat, att en dylik anordning ligger i linje med vad utredningen ansett böra vid behov övervägas såsom en övergångsåtgärd vid järnvägsnedläggning.

Vissa järnvägarna åvilande förpliktelser

Trafikutredningens allmänna synpunkter på de för järnvägstrafiken speciella förpliktelserna — transportplikt, taxeplikt etc. — har redovisats i det föregående (s. 27 ff.). Beträffande *transportplikten* framhåller utredningen ytterligare, att SJ:s skyldighet att på hela statsbanenätet ombesörja all trafik, som söker sig dit, medför att järnvägen mer eller mindre kommit att få tjäna såsom för samtliga transportmedel gemensam transportreserv. Detta har i sin tur lett till att för vissa järnvägslinjer järnvägens anläggningar och rullande materiel, fasta organisation samt tidtabellsstandard ofta måste ges större dimensioner än som numera är från enbart företagsekonomisk synpunkt motiverat. Detta måste anses såsom en icke obetydlig järnvägsekonomisk belastning. I och med tillkomsten av likvärdiga alternativa transportmedel och vid genomförandet av ett härpå baserat system med effektiv konkurrens föreligger från samhällets synpunkt inte längre anledning att ålägga järnvägarna allmän transportplikt.

I de fall, där med hänsyn till kraven på tillfredsställande transportförsörjning SJ fortsättningsvis kommer att ha trafikeringsplikt, är det å andra sidan naturligt att transportplikten bibehålles inom ramen för den reglering, som bestämmer trafikeringspliktens omfattning.

En konsekvens av den allmänna transportpliktens borttagande blir, att principen om trafikanternas *likabehandling i fråga om vagntilldelning* inte längre skulle tillämpas såsom tvingande regel. Vid tillräcklig vagntillgång innebär detta inte något problem; först vid uppträdande vagnbrist kolliderar trafikanternas inbördes intressen. Att i sådant fall binda SJ strängare än deras konkurrenter på landsvägssidan synes vid ett system med effektiv konkurrens inte acceptabelt. I praktiken måste SJ såsom storföretag dock tillämpa vissa likabehandlingsregler och de principer, på vilka 1953 års lag om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet bygger, torde utgöra garanti mot från samhällelig synpunkt olämplig diskri-

minering. Endast på de järnvägslinjer, för vilka trafikerings- och transportplikten bibehålles, torde bestämmelsen om likabehandling vid vagntilldelning böra kvarstå.

Ett bibehållande av bestämmelsen om *likabehandling i taxehänseende* på järnvägssidan skulle för åstadkommande av likhet i konkurrensvillkoren fordra införande av en motsvarande skyldighet på landsvägssidan. Då detta knappast går att genomföra i praktiken och dessutom ej är förenligt med ett system med effektiv konkurrens, bör bestämmelsen om likabehandling vid avgiftsnedsättningar på järnväg upphävas.

För åstadkommande av likställighet med samtliga övriga trafikgrenar synes också den för SJ gällande *skyldigheten att hålla tillämpade taxor, inklusive nedsättningar, offentliga* böra slopas. För detta talar vid ett system med rörlig taxesättning bl. a. även praktiska skäl.

På samma sätt som förutsattes i fråga om lastbilstrafiken blir slutligen även för järnvägstrafikens vidkommande *den allmänna konkurrenslagstiftningen* det instrument, varigenom det allmänna kan ingripa för att motverka eventuellt uppträdande tendenser att utnyttja förekommande eller blivande monopolställning med avseende på viss trafik. Detta har utgjort en implicit premiss för utredningens tidigare resonemang.

Reservation

I sin till betänkande I fogade reservation framhåller ledamoten *Kollberg*, att han för sin del måste avvisa tanken på att via en utjämningsfond inom transportapparaten finansiera olönsam trafik, eftersom detta skulle medföra en ytterligare och ny form av beskattning av transportapparaten. Här-till kommer att den utformning som utjämningsfondmetoden kan komma att få skulle särskilt belasta biltrafiken och därigenom icke vara förenlig med målsättningen effektiv konkurrens på lika villkor.

Reservanten framhåller vidare, att utredningen icke haft tillräckliga skäl att förorda, att SJ:s taxor i fortsättningen icke skall vara offentliga samt att likabehandlingen av SJ:s kunder i fråga om vagntilldelning och avgiftsnedsättningar skall upphöra. Dessa spørsmål kräver ytterligare belysning och frågan om offentlighetsprincipen bör prövas i ett större sammanhang.

Järnvägsstyrelsens skrivelse i november 1962 angående planerade åtgärder i kostnadsbesparande eller intäktsfrämjande syfte

I skrivelse den 10 november 1962 har *järnvägsstyrelsen* lämnat en redogörelse för inom styrelsen planerade åtgärder i kostnadsbesparande och intäktsökande syfte.

Järnvägsstyrelsen framhåller att anpassningen av SJ:s verksamhet på järnvägsområdet till de ändrade förhållandena på transportmarknaden förutsätter en koncentration av verksamheten genom nedläggning av olönsamma bandelar, stationer m. m. och jämsides härmed en upprustning och

modernisering av affärsbanenätet med speciell inriktning på de företags-ekonomiskt mest lönande transporterna. Därutöver fordras på alla områden av järnvägsdriften en kontinuerlig effektivitetsövervakning för att genom organisatoriska och tekniska åtgärder öka produktiviteten.

Den takt i vilken nedlägningsundersökningarna bedrivits sedan budgetåret 1959/60, svarar ungefär mot vad som kan uppnås med nuvarande resurser och praxis för ärendenas behandling. Styrelsen avser emellertid att undersöka möjligheterna att ytterligare forcera nedlägningsundersökningarna.

Utöver den fortlöpande anpassningen av persontågsplanen efter resandefrekvensen, avser styrelsen att från grunden genomgå hela planen i syfte att finna en optimal lösning, anpassad till rådande förhållanden. Även godstågsplanen kommer att bli föremål för en liknande totalöversyn, avseende möjligheterna att optimalt höja transportstandarden bl. a. genom ökad direktkörning mellan större centra.

Åtskilliga stationer har fått en starkt minskad betydelse för trafikutbytet i samband med förändringarna i trafikstrukturen. Total nedläggning eller avbemannning med överflyttning till närbelägen större station av trafikuppgifterna är i sådana fall ofta lönsam inom ramen för nuvarande produktionsstruktur.

Denna utveckling mot en koncentration av trafiken till vissa större stationer kommer att ytterligare accentueras med införande av ny transportorganisation för i första hand styckegodstrafiken, s. k. knutpunktstrafik. En liknande utveckling torde efter hand och på något längre sikt komma att i viss utsträckning bli rationell även i fråga om persontrafik och vagnslastgodstrafik. För persontrafiken inrättas därvid till knutpunkterna anslutande busslinjer. I vagnslastgodstrafiken kan användning av storbehållare eller enklare »paketlastning» — eventuellt trailers (»piggy-back») — i förening med koncentration till vissa större stationer möjliggöra en genom mekanisering billigare och snabbare omlastning för anslutande landsvägstransport till och från transportkunder, som saknar spåranslutning.

Många stationer med ringa trafik måste emellertid tills vidare behållas med hänsyn till arbetet med tågföringen. För att full effekt skall kunna nås med trafikutbytets koncentrerings till ett jämförelsevis litet antal stationer, fordras därför att fjärrblockering (CTC) införes i ökad omfattning.

Inom ban- och maskintjänsten räknar styrelsen med att genom systematisk genomgång av personalurlistor och en intensifierad kontroll av personalanvändningen på olika arbetsområden kunna åstadkomma minskning av personalbehovet. I detta sammanhang kommer att utnyttjas möjligheterna att i ökad utsträckning tillämpa enbemannings av lok och ackord vid drift- och bilverkstäderna ävensom att bättre anpassa arbetsstyrkan inom bantjänsten till säsongbehovet. Verksamheten vid huvudverkstäderna kommer att i olika avseenden rationaliseras bl. a. genom förlängda revi-

sionsintervaller. För verksamheten icke absolut nödvändiga byggnader, fordon och lager skall rivas, skrotas eller säljas.

Byggnadsverksamheten inom signalområdet kommer att intensifieras i fråga om exempelvis automatisk linjeblockering, reläställverk, fjärrblockering och rationalisering av vägskydd, vilket erfarenhetsmässigt ger stor ekonomisk utdelning och samtidigt ökad säkerhet i trafiken. En betydande vinst bör även kunna uppnås genom fjärrstyrning av omformarstationer.

På längre sikt kan betydande besparingar göras, bl. a. genom fortsatt koncentration av underhållet av rullande materiel och standardisering av lok- och vagnpark samt genom långtidsplanering av upprustningsarbeten på banan, fortsatt mekanisering av banunderhållet och effektivare kontroll av utförda arbeten m. m.

I fråga om åtgärder beträffande försäljningen framhåller styrelsen att inom persontrafiken försäljningsverksamheten i första hand inriktas på att öka trafiken under sådana perioder, då ledig kapacitet finns att tillgå. För att stimulera efterfrågan i persontrafik förbättras service och resestandard i den utsträckning det bedömes lönsamt. Förutom pris- och kvalitetsanpassning sker även en intensifierad marknadsbearbetning. Insatserna koncentreras till tidsbegränsade kampanjer med inriktning på särskilda grupper av resande. Som exempel nämns kampanjer för ackvisition av affärs- och tjänsteresor.

Utbildningen i godstransportförsäljning kommer att breddas och intensifieras. På grundval av förbättrad kännedom om det totala transportbehovet inom olika branscher samt om konkurrensförutsättningarna i fråga om dessa transporter kommer i ökad utsträckning försäljningsmål att uppställas och försäljningsresultaten att följas inom olika branscher och försäljningsområden. För att i möjligaste mån skapa gynnsamma konkurrensförhållanden för järnvägstransport tages kontakt med industrier och kommuner i samband med nyanläggning för att om möjligt åstadkomma en lokalisering i anslutning till järnväg. I övriga fall lämnas förslag och i vissa fall bistånd till lösandet av terminalproblemen, bl. a. genom anläggande av industrispår. Marknadsbearbetningen genomföres i godstrafiken liksom i persontrafiken bl. a. i form av kampanjer.

Transportkvaliteten i godstrafik höjs bl. a. genom inrättande av gods-express- och ilgodståg, utökning och modernisering av vagnparken, anskaffning av specialvagnar samt genom åtgärder för att underlätta terminalhantering och kombinerad trafik järnväg—bil.

Vagnslastgodsets inplacering i tariffer kommer att i större utsträckning göras beroende av de olika varuslagens transportegenskaper. I samband härmed kommer skillnaden mellan de högsta och lägsta tarifferna att minskas. Viktklassdifferentieringen kommer att anpassas till de konkurrerande trafikmedlens fraktutbud och utformas med sikte på att animera till bättre utnyttjande av vagnarnas lastförmåga. För massgods kommer i ökad ut-

sträckning specialtariffer att införas, i de fall det är företagsekonomiskt motiverat.

Järnvägsstyrelsens skrivelse i augusti 1962 angående SJ:s pensionsutgifter

I skrivelse till Kungl. Maj:t av den 30 augusti 1962 redogör *järnvägsstyrelsen* för den belastning, som nuvarande pensionsutgifter utgör på SJ:s ekonomi.

Antalet pensionstagare vid SJ har stigit mycket starkt under de senaste decennierna. Under 20-årsperioden 1940—1960 har antalet egenpensionstagare ungefär trefaldigats och antalet familjepensionstagare mer än trefaldigats. Denna betydande ökning beror till huvudsaklig del på förstatligandet av enskilda järnvägar men till en del också på den ojämna åldersfördelning, som uppkom genom den stora nyrekryteringen av personal under 1900-talets två första decennier, framförallt under första världskriget. Av nuvarande pensionstagare vid SJ kan i runt tal 40 procent beräknas vara tidigare anställningshavare vid förstatligade enskilda järnvägar. Förstatligandet medförde att pensionsnivån väsentligt höjdes för övertagna anställningshavare samtidigt som pensionsåldern sänktes för en stor del av den aktiva personalen. Då de av SJ från de enskilda järnvägarnas pensionsinrättningar övertagna tillgångarna högst motsvarade det matematiska värdet av pensionsförsäkringarna enligt de vid de enskilda järnvägarna gällande normerna, har SJ härigenom fått vidkännas en betydande ekonomisk belastning. Till denna belastning kommer sedan den 1 januari 1960 betalning av arbetsgivarebidrag till allmänna tilläggspensioneringen (ATP) för framtida pensionsförpliktelser.

Styrelsen redovisar två metoder för beräkning av pensionskostnader. Den ena motsvarar den som användes inom SJ för kostnadsberäkningar för taxeändamål m. m., och innebär att försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader sättes till 20 procent av löneutgifterna. Den andra metoden, som närmast motsvarar de förhållanden, som efter ATP:s införande gäller för de med SJ konkurrerande transportföretagen ger en pensionskostnad som för närvarande är lägre än 20 procent av löneutgifterna. Även om starka skäl enligt styrelsens mening talar för den sistnämnda metoden, förordas att SJ från och med budgetåret 1963/64 tills vidare belastas med försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader, uppgående till 20 procent av totala löneutgifterna.

Under förutsättning, att det icke sker någon förändring i SJ:s pensionsåligganden — t. ex. genom förändring av gällande pensionsåldrar eller genom ökning av ur aktiv tjänst avgående personal — kommer järnvägsstyrelsens redovisade förslag att medföra, att det uppstår en differens mellan å ena sidan SJ:s faktiska pensionsutgifter inklusive ATP och å andra sidan de sålunda försäkringstekniskt beräknade pensionskostnaderna. För

budgetåret 1963/64 beräknas denna differens komma att uppgå till i runt tal 70 milj. kr.

Med hänvisning till vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att det åliggande att förränta statskapitalet, som åvilar SJ, måtte från och med budgetåret 1963/64 nedsättas med ett belopp, som motsvarar denna differens.

Yttranden

Beträffande utredningens förslag om driftbidrag åt SJ, baserat på vart tredje år framlagda bandelsredovisningar, framhåller *Landsorganisationen (LO)* att det finns hållbara motiv för att så snart som möjligt införa sådana öppet redovisade statliga bidrag till all SJ:s samhällsnödvändiga trafik. LO anser vidare att konsekvensen synes fordra, att även andra trafikföretag än SJ samtidigt ges möjlighet till driftbidrag på likartad grund.

Utredningens förslag tillstyrkes likaledes uttryckligen av *järnvägsstyrelsen*, *länsstyrelserna i Kalmar, Västerbottens och Norrbottens län*, *näringsorganisationerna*, *Svenska transportarbetareförbundet* och *kommittén för näringslivets lokalisering*. Ett flertal remissinstanser har lämnat utredningens förslag utan erinran.

Länsstyrelsen i Jönköpings län påpekar svårigheterna att fastställa kriterierna för huruvida en bandel är lönsam eller inte. *Näringsorganisationerna* framhåller de svårigheter som erfarenhetsmässigt vidlåder sådana separatkalkyler, som bildar underlag för beräkningen av driftbidraget. Organisationerna framhåller vikten av att principerna för dessa kalkyler ingående prövas. Bl. a. kan ifrågasättas om icke driftbidraget bör bestämmas endast med hänsyn till särkostnaderna — d. v. s. de kostnader som bortfaller om trafiken lägges ned — för de trafiksvaga bandelarna. Organisationerna vill fästa uppmärksamheten på att bandelarnas andel av samkostnaderna endast godtyckligt kan uppskattas.

Avvisande till utredningens förslag ställer sig *statskontoret*, som icke finner det möjligt att med tillräcklig säkerhet beräkna förlusterna på de trafiksvaga linjerna. Ej heller finner statskontoret metoden lämplig som incitament till fortsatta rationaliseringar inom SJ. Liknande synpunkter anlägges av *riksrevisionsverket*. *Kommerskollegium* anser SJ vara ett av staten koncessionerat monopolföretag, varav bör följa plikt till utjämning mellan lönsamma och icke lönsamma trafiklinjer. Dock biträder kollegium att bidrag lämnas, därest konkurrensen gör det omöjligt för SJ att åstadkomma en tillräckligt stor inkomst på de lönsamma linjerna för att täcka kostnaderna för de icke lönsamma. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* finner, att det framlagda utredningsmaterialet blott innehåller en del av de uppgifter, som behöves för att bedöma frågan, och att de föreslagna åtgärderna därför bör betraktas som ett provisorium. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* anser att nuvarande kostnadsutjämning bör bibehållas. Liknande ståndpunkt inta-

ger Riksförbundet Landsbygdens folk och lantbruksstyrelsen. Dock anser lantbruksstyrelsen, att subvention bör utgå efter en så långt möjligt noggrann prövning i varje särskilt fall för de aktuella bandelarna i samband med prövning av frågan om trafikens fortsatta upprätthållande.

Utredningens förslag att driftbidraget tillsvidare skall finansieras via statsbudgeten tillstyrkes av *riksrevisionsverket, länsstyrelserna i Kristianstads, Västerbottens och Norrbottens län, näringsorganisationerna, Riksförbundet Landsbygdens folk och kommittén för näringslivets lokalisering.*

Kommerskollegium anser däremot att det bör finansieras genom avgifter som betalas av trafiken som helhet, t. ex. över en utjämningsfond. Även *länsstyrelsen i Kalmar län* finner starka skäl tala för en utjämningsfond, medan *Svenska järnvägsmannaförbundet* anser att frågan bör lämnas öppen i avvaktan på att konsekvenserna av systemet med utjämningsfond närmare utretts. Under tiden bör driftbidraget täckas med budgetmedel.

Utredningen har föreslagit, att SJ:s verksamhet redovisningsmässigt uppdelas på två linjenät, ett affärsbanenät och ett nät för trafiksvaga linjer, och att den ekonomiska målsättningen göres olika för de båda näten. Av de remissinstanser som uttalat sig om utredningens förslag till redovisningsmässig tudelning av järnvägsnätet ansluter sig till utredningens synpunkter och förslag uttryckligen *järnvägsstyrelsen, järnvägsrådet, skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Blekinge, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs, Jämtlands och Västerbottens län, Svenska stadsförbundet, Landsorganisationen, Svenska järnvägsföreningen och Svenska järnvägsmannaförbundet.*

I fråga om den ekonomiska målsättningen anser *Landsorganisationen* hållbara motiv föreligga för att så snart som möjligt realisera den föreslagna differentieringen. *Näringsorganisationerna* anser en differentiering av den ekonomiska målsättningen lämplig och godtagar utredningens förslag i fråga om SJ:s ekonomiska målsättning. Även normerna för förräntningen av affärsbanenätets kapital anses rimliga. Organisationerna säger sig med tillfredsställelse ha uppmärksammat trafikutredningens uttalande, att vid eventuella nyinvesteringar i järnvägsdriften i princip högre krav bör ställas på räntabiliteten.

Kommerskollegium anser däremot, att SJ som affärsdrivande statligt verk med monopolställning i princip inte bör taga ut högre priser än att intäkterna täcker kostnaderna inklusive ränta och normal avskrivning och att hela SJ:s verksamhet därvid bör ses som en ekonomisk enhet. Den omständigheten, att stöd i en eller annan form bör lämnas SJ till följd av dess trafikeringsplikt, bör inte tagas till intäkt för en uppdelning av rörelsen i två separata rörelsegränar med skilda ekonomiska principer. Kostnadsut-

jämning bör ske inom företaget innan bidrag utifrån kalkyleras. *Riksrevisionsverket* anför liknande åsikter och tillägger, att verket av principiella skäl inte kan tillstyrka utredningens förslag beträffande ändringar i gällande grunder för förräntning och avskrivning av statens kapital. Verket anser vidare, att med ändring i den ekonomiska målsättningen bör anstå, till dess en allmän översyn skett av hithörande problem för samtliga affärsverk. Liknande synpunkter anför *Riksförbundet Landsbygdens folk*.

Länsstyrelsen i Jönköpings län, motororganisationerna, Svenska transportarbetareförbundet och näringsorganisationerna framhåller i detta sammanhang att SJ:s lastbils- och busstrafik bör särskiljas från järnvägstrafiken och handhas av ett fristående företag.

Beträffande förräntningen anför *järnvägsstyrelsen*, att SJ måste få tid att på möjligast lika villkor konkurrera med andra trafikmedel, innan kravet på prioriterad förräntning på 75 procent av kapitalet sättes in. I annat fall är det risk, att planenliga avskrivningar omöjliggöres. *Järnvägsrådet* framhåller vikten av att till grund för ränteberäkningarna lägges endast i SJ investerat »levande» kapital.

Järnvägsstyrelsen och *järnvägsrådet* tillstyrker utredningens förslag beträffande SJ:s pensionsutgifter, liksom också *Svenska järnvägsmanufakturbundet*, som i sammanhanget erinrar om att SJ under tiden 1935—1950 inlevererade överskott till statsverket utöver förräntning med ett belopp på ca 540 milj. kr. Detta finner förbundet böra beaktas dels när förräntningskravet och storleken av det i SJ nedlagda statskapitalet fastställs, dels vid beräkningen av pensionskostnaderna.

Utredningens förslag om riktlinjer att läggas till grund för SJ:s taxestättning har i allmänhet accepterats av remissinstanserna. Sålunda finner *järnvägsstyrelsen* taxefriheten vara av grundläggande betydelse för en rationell utformning av taxepolitiken i ett system med konkurrens på möjligast lika villkor. *Skogsstyrelsen, länsstyrelserna i Östergötlands och Jönköpings län samt Svenska järnvägsmanufakturbundet* biträder också uttryckligen utredningens synpunkter på SJ:s taxesättning. *Länsstyrelserna i Blekinge, Göteborgs och Bohus, Älvsborgs, Skaraborgs och Jämtlands län* har icke funnit anledning till erinran mot utredningens allmänna synpunkter på SJ:s taxesystem.

Generalpoststyrelsen, som förordar taxefrihet, framhåller som en självklar förutsättning härför att samråd skall äga rum mellan SJ och postverket beträffande taxorna för postföringen. *Svenska järnvägsföreningen* tillstyrker utredningens förslag om friare taxesättning och förutsätter att järnvägsstyrelsen kommer att samråda med föreningen före fastställandet av nya eller ändrade taxor och även hålla kontakt med föreningen i allt utrednings- och planeringsarbete om nya järnvägstaxor. Föreningen anser

vidare, att samma motiv, som anförts av trafikutredningen för att lämna järnvägsstyrelsen full befogenhet att fastställa taxor för SJ, också gäller för de enskilda järnvägarna med avseende på vederbörande järnvägs lokala taxa. Föreningen hemställer därför, att de enskilda järnvägarna beredes samma rätt som SJ att själva helt få fastställa sina järnvägstaxor.

Länsstyrelsen i Kalmar län ställer sig tveksam till utredningens förslag. Länsstyrelsen understryker betydelsen av att, därest det förordade taxesystemet genomföres, detta sker på sådant sätt, att det ej går utöver vad som kan anses förenligt med kravet på tillfredsställande transportförsörjning. *Länsstyrelsen i Kristianstads län* uttalar farhågor för att det av utredningen föreslagna taxesystemet kommer att leda till att SJ:s resurser kommer att utnyttjas till trafik längs »transportstråk» mellan storstadsregionerna, medan trafikkonsumenter i underförsörjda områden skulle få sämre service. Till denna uppfattning ansluter sig också *länsstyrelsen i Malmöhus län*. *Länsstyrelsen i Norrbottens län* påpekar behovet av åtgärder för att minska de nuvarande höga avståndskostnaderna och förordar ett realiserande av Norrlandskommitténs förslag att tillämpa s. k. virtuell avståndsberäkning. *Kommittén för näringslivets lokalisering* framhåller att den av utredningen föreslagna friheten för SJ att sätta sina taxor på företagsekonomiska grunder kan medverka till att förbättra produktionsbetingelserna i områden, som redan har expansivt näringsliv, medan situationen skulle bli den omvända i mer avlägset belägna områden med svagt utvecklade näringsliv och dåligt trafikunderlag. Kommittén framhåller emellertid att en bedömning av konsekvenserna från lokaliseringssynpunkt av en liberalisering enligt utredningens förslag är osäker. *Föreningen Sveriges inrikessjöfart* framhåller vikten av, att även i fortsättningen i fråga om SJ:s fraktsättning vissa normer bibehållas, som i princip varken gynnar eller missgynnar vissa grupper av trafikanter, trafiken till och från vissa hamnar eller gränsstationer o. s. v.

I konsekvens med sitt ställningstagande till frågan om SJ:s ekonomiska målsättning finner *kommerskollegium* och *riksrevisionsverket* att det nuvarande taxesystemet bör bibehållas.

Näringsorganisationerna, som kraftigt understryker förutsättningen att konkurrerande trafikmedel också skall vara obundna av regleringar, framhåller att de godtaga införandet av normaltaxor endast under förutsättning, att avgiftssättningen bedömes rent företagsmässigt, innebärande bl. a. att varje slag av transporttjänst på affärsbanenätet skall bära sina kostnader, samt att av trafikanter, som icke lämpligen kan anlita annat transportmedel, icke uttages förhöjda avgifter. Utredningen anser sig ha anledning utgå från att SJ icke kommer att begagna tillfälliga monopol- eller bristsituationer i transportförsörjningen till extrem vinstmaximering. Organisationerna har funnit angeläget att kraftigt understryka detta uttalande av utredningen, eftersom risk förefinnes att den återhållsamhet i fråga om tarifferna

vid monopol — vare sig tillfälliga sådana, exempelvis vid omfattande sjöfartshinder, eller vid mer permanenta monopol — som utredningen förut-sätter, kan komma i konflikt med det kortsiktiga företagsekonomiska in-tresset inom järnvägstrafiken. Före en eventuell förändring av normal-taxorna bör samråd på ett tidigt stadium upptagas av järnvägsstyrelsen med företrädare för näringslivets organisationer.

Beträffande formerna för taxornas fastställande anför *kommerskolle-gium*, att så länge taxorna inom den yrkesmässiga biltrafiken icke får be-stämmas av företagen själva, bör också Kungl. Maj:t fastställa SJ:s taxor. Till denna åsikt ansluter sig även *näringsfrihetsrådet, länsstyrelsen i Västerbottens län, motororganisationerna, Riksförbundet Landsbygdens folk, järnvägsrådet, kommittén för näringslivets lokalisering* och delvis också *arbetsmarknadsstyrelsen*.

Trafikutredningens avstyrkande av tanken på taxemässig sam-trafik mellan järnväg och billinjer, godtages av det övervägande antalet remissinstanser, som uttalat sig härom. Sålunda delar bl. a. *generalpoststyrelsen* helt utredningens uppfattning om att taxemässig samtrafik mellan järnväg och billinje från samhällsekonomiska synpunkter inte bör komma till stånd. *Svenska järnvägsföreningen* framhåller, att taxesättningen bör vara åtskild för järnväg och buss, även om expeditionell samtrafik före-kommer mellan järnväg och billinje. Som skäl anföres olikheterna i kost-nadsförhållandena. En gemensam taxa skulle få synnerligen allvarliga följder för det ekonomiska resultatet.

Arbetsmarknadsstyrelsen anser däremot att taxemässig samtrafik bil— järnväg med tillämpning av järnvägstaxa eller annan lämplig form av taxenedsättning kan vara behövlig för att mildra övergångssvårigheter för orter, som drabbats av järnvägsnedläggning. Även i andra fall kan taxemässig samtrafik vara motiverad med hänsyn till kravet på en tillfredsstäl-lande trafikförsörjning. Styrelsen anser att fortsatt uppmärksamhet bör ägnas hithörande spörsmål. *Länsstyrelsen i Kalmar län* hävdar att järnvägs-taxor och genomgående avgiftsberäkning bör bibehållas i fråga om trafik på och samtrafik med billinjer, som ersätter nedlagda järnvägslinjer, men anser, att det finns goda skäl att inskränka införandet av järnvägstaxorna till sådana billinjer, som ersätter nedlagda förutvarande enskilda järnvägar. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser att starka skäl talar för en reducering av avgifterna vid stycke-godstransporter inom Norrlandsregionen. Länsstyrelsen förordar därför, att genomgående godsavgiftsberäkning vid samtra-fik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- eller busslinjer tages under förnyat övervägande vid den slutliga utformningen av bestämmelser-na för taxesystemet. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* anser frågan om taxemässig samtrafik vara ett glesbygdsproblem, som bör lösas efter samma principer, som föreslagits för de trafiksvaga järnvägarna. Man bör godtaga

ett driftunderskott mot bakgrunden av kravet på tillfredsställande transportförsörjning. *Kommittén för näringslivets lokalisering* erinrar om att utredningen förordat att förlusterna på driften vid vissa trafiksvaga järnvägar helt skall täckas av bidrag via statsbudgeten. Denna möjlighet att täcka förlusterna på samtrafik mellan vissa statliga järnvägs- och billinjer har däremot inte diskuterats i betänkandet. Kommittén, som ansluter sig till utredningens allmänna ståndpunkt att förluster på trafiksvaga järnvägar skall täckas via statsbudgeten och icke genom dolda överföringar mellan olika delar av det statliga trafikväsendet, anser det angeläget att även frågan om gemensam järnvägstaxa på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet prövas med utgångspunkt från denna princip.

Svenska järnvägsmannaförbundet anser i motsats till trafikutredningen att järnvägs- och biltrafiken taxemässigt bör samordnas. De delar av vårt land som inte har järnväg bör, genom samtrafik och genomgående fraktberäkning utan speciella kostnadsökningar, kunna utnyttja landets järnvägsnät.

Utredningen har föreslagit, att SJ på affärsbanenätet befrias från transportplikt samt från skyldighet till likabehandling av trafikanterna med avseende på vagntilldelning och i taxehänseende. Vidare föreslås att SJ skall befrias från skyldighet att hålla tillämpade transportavgifter offentliga men i gengäld underkastas bestämmelserna i 1953 års konkurrensbegränsningslag. Mot dessa förslag har *järnvägsstyrelsen* och *järnvägsrådet* intet att erinra. *Länsstyrelsen i Värmlands län* framhåller att det med hänsyn till den försvagning av järnvägstrafikens tidigare starka naturliga monopolställning, som landsvägstrafikens utveckling medfört i dagens läge ej kan vara motiverat att till skydd för transportkonsumenterna bibehålla för SJ tyngande förpliktelser, som ålagts dessa vid en tidpunkt, då de arbetat under väsentligt andra förhållanden. Liknande synpunkter anföres av *länsstyrelsen i Västmanlands län*. *Svenska järnvägsföreningen* biträder utredningens förslag och föreslår att förslagen genomföres fr. o. m. den 1 juli 1963. Vid behandlingen av dessa och andra reformåtgärder talar utredningen i sitt betänkande i regel endast om SJ. Då samtliga järnvägsföretag bör gentemot trafikanterna och andra transportmedel vara likställda, förutsätter föreningen att uttrycket »SJ» i förekommande fall ersättes med »järnvägar». *Svenska järnvägsmannaförbundet* tillstyrker likaledes utredningens förslag.

Näringsfrihetsrådet finner att utredningen i anslutning till förslagen om ökad frihet för SJ uttalat, att principerna för gällande näringsfrihetslagstiftning erbjuder garanti mot diskriminering i taxehänseende m. m. I anslutning härill vill rådet uttala, att enligt dess uppfattning åtgärder av SJ i företagets affärsverksamhet otvivelaktigt kan komma under bedömande

enligt 1953 års konkurrensbegränsningslag. *Statens pris- och kartellnämnd* har ingen erinran mot utredningens förslag i dessa hänseenden, men påpekar, att för den händelse SJ skulle komma att ingå transportavtal med exklusivbestämmelser av sådan art, att de är att uppfatta som konkurrensbegränsande överenskommelser, skall dessa givetvis införas i nämndens kartellregister. Dylika registrerade avtal skall vara offentliga därest Kungl. Maj:t ej annorlunda förordnar.

Kommerskollegium finner det vara självklart att även SJ tillämpar grundsatsen om likabehandling. Det är då också naturligt att trafikanterna får möjlighet att följa SJ:s tillämpning av normaltaxorna. Kollegium finner alltså, att SJ:s prissättning bör hållas offentlig. *Näringsorganisationerna* anser att om transportplikten häves för SJ bör den också formellt hävas även för den yrkesmässiga biltrafiken. Mot konsekvensen av denna hävning — att principen om trafikanternas likabehandling i fråga om vagntilldelning ej längre tvingande tillämpas — har organisationerna ej någon erinran. Där emot ställer sig organisationerna tveksamma till förslaget att upphäva bestämmelsen om likabehandling vid avgiftsnedsättningarna på järnväg. Man frågar sig om de järnvägsekonomiska fördelar, som kan uppnås härmed, verkligen svarar mot de allvarliga konsekvenser, som skulle drabba de företag, som utsättes för diskriminering. Man påpekar att den sortens diskriminering, som förslaget skulle möjliggöra, vore en ohållbar prispolitik i ett enskilt företag. Organisationerna ställer sig också skeptiska mot förslaget att slopa offentlighetsprincipen och anser denna fråga böra ses i samband med offentlighetsprincipens hävdande inom de statliga ämbetsverken i allmänhet.

Beträffande taxedifferentieringen finner *näringsorganisationerna*, att järnvägsstyrelsen enligt 1948 års järnvägstaxekommittés förslag erhållit betydligt ökade friheter, samt att statsbaneföretagets storlek och svårigheterna att överblicka efterfråge- och kostnadsvariationerna, gör det svårt att omsätta differentieringsintentionerna i praktiken. Vidare är en prisdifferentiering svårförenlig med långsiktig försäljningspolitik. Om så är förhållandet, vilket organisationerna icke vill bestrida, kan det icke med fog samtidigt hävdas, att de begränsade krav på enhetlighet som alltjämt finnes utgör någon besvärande belastning. Liknande synpunkter framföres av *Kooperativa förbundet*, som tillägger att det skulle vara ett dåligt exempel, om ett statligt affärsföretag som SJ uttryckligen bemyndigades utöva sådan prisdiskriminering, som för företag i gemen gäller som en för allmänintresset skadlig konkurrensbegränsning. Förbundet finner att en omprövning av bestämmelserna rörande likabehandling i taxehänseende inte är motiverad och att förslaget att slopa offentliggörandet av taxenedsättningar inte bör upptagas till behandling.

Akeriföretagarnas centralförening anför betänkligheter inför förslaget att slopa föreskrifterna om likabehandling av trafikanterna i taxehänseende

beträffande järnvägens trafik och även inför förslaget att häva offentlighållandet av tillämpade transportavgifter. SJ bedriver såväl järnvägs- som biltrafik och genom offentlighetsprincipens hävande kan lättare uppstå möjligheter till en differentierad prissättning, som kan få karaktär av dumping eller diskriminering av trafikanterna. Järnvägen har genom sitt kvotsystem vid tarifieringen en möjlighet att överföra gods till järnväg, som annars av ekonomiska och praktiska skäl skulle befordras med lastbil i yrkesmässig trafik. Offentlighetsprincipen beträffande taxor är enligt föreningens förmenande av väsentlig betydelse för den framtida transportutvecklingen och bör hävdas i enlighet med vad som gäller för statliga verk i allmänhet. Även *Föreningen Sveriges inrikessjöfart* anknyter till frågan om transportutvecklingen och anför att långtgående och ensidiga fraktnedsättningar i vissa fall kan föra över export från svensk hamn och med svensk utgående fartygslinje till utländsk hamn och sjöfart. Vidare kan dylika nedsättningar ändra omfattningen av respektive hamnars uppland och ingripa i den inbördes konkurrensen mellan sjöfartslinjer till och från Sverige. Föreningen finner inte de anförda motiven övertygande och kan heller inte godtaga påståendet, att SJ förlorat den monopolställning, som tidigare ansetts motivera kravet på viss enhetlighet i fraktsättningen.

Över järnvägsstyrelsens förslag rörande pensionsutgifterna har remissyttranden avgivits av riksrevisionsverket, kommerskollegium och statens pensionsanstalt.

Riksrevisionsverket hävdar att resultatet av den utredning rörande riktlinjerna för affärsverkens pris- och taxepolitik, som verkställes av särskilda sakkunniga, bör avvaktas, innan ställning tas till järnvägsstyrelsens förslag. *Kommerskollegium* anser, att med en slutlig bedömning bör anstå, till dess resultatet av en mera allsidig undersökning föreligger.

Statens pensionsanstalt framhåller att frågan om hur hänsyn skall tagas till pensionutgifterna är komplicerad och inte kan få någon adekvat lösning, genom att man hänvisar till försäkringsteknik. Kalkyleringen bör påverkas av förekommande olikheter mellan förmånssystemen inom olika verksamhetsgrenar etc. men inte av olikheter i fråga om periodisering av kostnaderna. I det förra avseendet är bl. a. att märka, att utgående personalpensioner inom statens och kommunernas områden reguljärt omregleras år för år i anslutning till samtidiga ändringar i tarifflönerna, något som knappast sker inom annan personalpensionering. Om de härav föranledda kostnaderna inte skulle på något sätt beaktas vid lönsamhetskalkyler, bleve dessa missvisande. Frågan om hur dessa kostnader lämpligen bör periodiseras är emellertid inte lättlost.

Pensionsanstalten erinrar om, att anstalten i annat sammanhang förordat, att samråd skulle komma till stånd mellan representanter för staten och andra arbetsgivare, i varje fall kommunerna, med sikte på gemensamma

beräkningsnormer. Förevarande ärende och vissa kommunala åtgärder och undersökningar visar tydligt önskvärdheten av att frågan överväges även på det statliga området. Pensionsanstalten anser i enlighet härmed icke lämpligt, att man nu skulle binda sig för att såsom pensionskostnad för statsanställda godtaga exempelvis en försäkringsmässig premie utgörande 20 procent av lönekostnaden eller summan av hälften av denna premie och ATP-avgiften.

Vad härefter angår frågan om pensionskostnadernas betydelse för SJ:s åliggande att förränta statskapitalet undandraget sig denna fråga i princip pensionsanstaltens bedömande. Det är emellertid uppenbart, att om man anser att verksamheten från affärsmässig synpunkt i fortsättningen borde ett visst år belastas med en kostnad motsvarande en på ett eller annat sätt försäkringstekniskt beräknad premie för kompletteringspension jämte årets ATP-avgifter, och detta inte skett tidigare, måste omläggningen aktualisera särskilda övergångsfrågor. Även om detta är fallet, bör likväl en reglering av dessa kunna bygga på ett ställningstagande till den förut inledningsvis berörda frågan såframt man inte skulle förutsätta att SJ:s driftresultat principiellt sett inte borde påverkas av hela den pensionskostnad, som uppkommer enligt det tillämpliga förmånssystemet. I förslaget har vidare inte berörts frågan huruvida det nuvarande systemet med avsättning till värde-minskningskonto för motvägande av framtida pensionskostnader skulle avvecklas vid den av järnvägsstyrelsen föreslagna anordningen och inte heller upptagits spørgsmålet om betydelsen av redan i utjämningsssyfte gjorda avsättningar.

Pensionsanstalten vill emellertid i sammanhanget erinra om, att spørgsmålet om den ekonomiska målsättningen för affärsverken och riktlinjerna för deras pris- och taxepolitik är föremål för utredning av nyligen tillkallade utredningsmän. Av direktiven för denna utredning framgår att dess uppdrag bl. a. omfattar frågan om förräntningskravet för affärsverken och vilka normer som skall tillämpas, om andra än rent affärsmässiga uppgifter ålagts ett verk m. m. I direktiven har vidare angivits, att utredningen bör beakta bl. a. de förslag till förräntningsnormer m. m. för SJ, som redovisats i betänkande av 1953 års trafikutredning. Vid nu angivna förhållnaden lär ställning icke nu böra tagas på grundval av föreliggande förslag.

Departementschefen

Som jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken är det nödvändigt att det trafikpolitiska reformprogrammet genomföres i etapper och att därvid en tidsmässig samordning av reformerna för järnvägs- och landsvägstrafiken eftersträvas för att tillgodose berättigade krav på likhet i konkurrensvillkoren.

Till de åtgärder, som bör ingå i den *första reformetappen* på järnvägs-

området, hör en revision av grunderna för driftbidraget till SJ. Enligt de riktlinjer som angivits i prop. 1958: A 77¹ har SJ sedan budgetåret 1958/59 erhållit ett årligt driftbidrag såsom partiell kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra. Driftbidragets syfte var att bereda SJ möjligheter att bättre än hittills anpassa taxorna efter kostnads- och konkurrensförhållandena på affärsbanenätet, och bidraget ansågs bära anknytas främst till trafikförpliktelserna på de trafiksvaga järnvägslinjerna. Det stod dock klart att det beslutade driftbidraget, som motsvarade hälften av då beräknat underskott på de trafiksvaga bandelarna, ej skulle skapa någon betryggande marginal mellan intäkter och kostnader. Även små variationer i intäkts- och kostnadsnivån förutsattes medföra risk för underskott på SJ:s totala rörelse. Skulle till följd härav underskott något år uppkomma borde detta täckas genom anvisande av särskilt täckningsanslag. Driftbidraget finge vidare betraktas som ett utpräglat provisorium, och en omprövning av frågan borde ske i samband med att ställning toges till trafikutredningens förslag.

Driftbidraget har utgått med 100 milj. kr. för ettvarvt av budgetåren 1958/59 och 1959/60 samt 80 milj. kr. för ettvarvt av budgetåren 1960/61—1962/63. Årets riksdag har anvisat oförändrat 80 milj. kr. såsom driftbidrag till SJ för budgetåret 1963/64. Därutöver har från och med budgetåret 1960/61 särskilda anslag anvisats för underskottstäckning. För budgetåret 1960/61 anvisades 70 milj. kr., varav dock endast något mer än 20 milj. kr. behövde tagas i anspråk. Anslaget för budgetåret 1961/62 upptogs till 50 milj. kr., vilket belopp emellertid inte helt täckte underskottet, som dessutom krävde en minskning av lagerreserven med 6,9 milj. kr. Anslaget till underskottstäckning har för budgetåren 1962/63 och 1963/64 upptagits till oförändrat 50 milj. kr. Av anslaget för budgetåret 1962/63 har 8 milj. kr. tagits i anspråk för täckning av underskottet på verksamheten under nämnda budgetår.

Kravet på förräntning av det i SJ nedlagda statskapitalet har, om man bortser från driftbidraget, från och med budgetåret 1956/57 inte till någon del kunnat upprätthållas. För budgetåret 1961/62 har SJ:s verksamhet — efter avskrivningar samt ränteberäkning på statskapitalet — lämnat ett underskott på drygt 162 milj. kr. eller om man bortser från driftbidraget drygt 242 milj. kr. Motsvarande siffror för budgetåret 1962/63 utgör 124 resp. 204 milj. kr.

Trafikutredningen räknar med att driften av de trafiksvaga bandelarna innebär en belastning på SJ:s ekonomi av storleksordningen 200 milj. kr. per år vid 1960—61 års prisläge och 1958 års trafik. Enär de driftbidrag, som anslagits sedan 1958, sålunda endast delvis täckt underskotten på de trafiksvaga järnvägslinjerna, har det enligt utredningens uppfattning inte varit möjligt för företaget att i önskvärd omfattning genomföra den avsedda

¹ Prop. 1958: B 1 bil. 8, SU B 6, p. 3, rskr. B 74.

anpassningen av taxorna till kostnads- och konkurrensförhållandena på affärsbanenätet. Den ogynnsamma utvecklingen sedan budgetåret 1960/61 av statsbaneföretagets ekonomi har medfört att utrymmet för den avsedda taxepolitiken under de senaste åren varit särskilt snävt. Utredningen betraktar det som en av de väsentligaste förutsättningarna för friare förhållanden på transportmarknaden, att SJ helt kompenseras för trafikeringsplikten på de trafiksvaga järnvägslinjerna.

För egen del vill jag erinra om att det underskott i SJ:s rörelse, som hänförs till de trafiksvaga linjerna, enligt den gällande ekonomiska målsättningen för statsbaneföretaget skall primärt finansieras genom resultatutjämning inom företaget. Med hänsyn härtill och till den successiva skärpning av konkurrensförhållandena, som utvecklats på transportmarknaden under det sista årtiondet, har statsbaneföretagets taxepolitik i fråga om de trafikstarka linjerna (affärsbanenätet) måst inriktas på en kortsiktig nettointäktsmaximering. Taxenivån på affärsbanenätet har sålunda fått avvägas från den utgångspunkten, att intäkterna på denna del av linjenätet under den just aktuella verksamhetsperioden skulle så långt detta överhuvudtaget vore möjligt täcka dels kostnaderna för trafiken på affärsbanenätet och dels underskottet på de trafiksvaga linjerna. En följd härav har blivit, att trafikanterna på affärsbanenätet — främst det svenska näringslivet på grund av att trafikefterfrågan varit relativt okänslig för prishöjningar inom många delar av godstrafiken — fått betala högre transportavgifter än som varit motiverade med hänsyn enbart till de företagsekonomiska förhållandena på affärsbanenätet. Den i förhållande till kostnaderna höga taxenivån har också medfört en mindre transportvolym för SJ än som eljest skulle ha varit möjligt. Nämda taxenivå har givetvis även influerat på taxeställningen för vissa transporter med konkurrerande transportmedel i en för transportkonsumenterna oförmånlig riktning. En företagsekonomiskt icke motiverad resultatutjämning av det slag, som f. n. gäller för statsbaneföretaget och som jag här redogjort för, är självfallet helt oförenlig med det av mig förordade trafikpolitiska systemet.

Enligt min mening bör trafikeringsplikten på det trafiksvaga järnvägsnätet så snabbt som möjligt nedbringas genom energiskt fullföljande av nedlägningsprogrammet. Till den del trafikeringsplikten kvarstår bör emellertid ersättning lämnas, som helt täcker härigenom uppkommande underskott. En dylik ersättning är, såsom jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken, inte att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan som en ersättning från det allmännas sida för transporttjänster som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra men som erfordras av olika samhällseliga skäl. Ifrågavarande ersättning kan sägas utgöra — populärt uttryckt — ett slags »kollektivbiljett», som staten av nämnda skäl köper av SJ för varje budgetår. För SJ:s del utgör ersättningen för driften på de trafiksvaga järnvägs-

linjerna en förutsättning för att företaget skall kunna föra en mer aktiv taxepolitik. Därvid öppnas bl. a. en möjlighet att pröva om en taxesänkning i fråga om vissa transporter skulle på längre sikt kunna medföra en ökad nettointäkt genom trafikvärkning. Eftersom transportkonsumenterna ofta behöver en långvarig omställning för byte av transportmedel måste SJ därvid ha möjligheter att föra en långsiktig taxepolitik främst i fråga om vagns-lastgodstrafiken, vilket i sin tur förutsätter att SJ kan beräkna ersättningens ungefärliga storlek under ett antal år framöver. I detta sammanhang får man inte heller bortse från att underskotten på driften av de trafiksvaga järnvägslinjerna f. n. har den storleksordningen, att det torde vara praktiskt taget utsiktslöst att — utan särskild kompensation för dessa underskott — skapa balans i företagets ekonomi, även om det från ledningens och personalens sida göres aldrig så målmedvetna och välplanerade insatser för att förbättra företagets ekonomiska situation. Psykologiskt sett kan ett dylikt utgångsläge och framtidsperspektiv självfallet verka i hög grad hämmande på ledningens och personalens ambitioner att sträva efter balans i företagets ekonomi.

Under återopande av vad jag här anfört förordar jag att SJ fr. o. m. budgetåret 1964/65 beviljas full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer. Ersättning bör dock ej utgå därest det — med hänsyn till järnvägslinjens betydelse som förbindelse- eller dubbleringsbana eller med beaktande av möjligheter till lönsam trafik m. m. — från företagsmässiga synpunkter kan vara motiverat att fortsätta trafikeringen även om linjen f. n. lämnar underskott. Detta följer för övrigt av de generella förutsättningar för dylik ersättning som jag angivit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken. Även i övrigt bör därvid angivna villkor gälla jämväl ersättningen till SJ för ifrågavarande järnvägstrafik.

Till grund för bestämning av ersättningens storlek bör ligga en förhandsberäkning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat för resp. budgetår. Denna beräkning bör i enlighet med trafikutredningens förslag grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning. Beräkningen av de kostnader och intäkter, som är hänförliga till de trafiksvaga järnvägslinjerna torde få ske i huvudsaklig överensstämmelse med de riktlinjer, som angivits av 1942 års järnvägskostnadsutredning. Såsom några remissinstanser framhållit är därvid uppkommande kostnads- och intäktsfördelningsproblem av betydande svårighetsgrad. En granskning av tillämpade redovisnings- och beräkningsprinciper är därför angelägen och jag avser därför att inom kort hemställa om Kungl. Maj:ts bemyndigande att tillkalla särskild expertis för att inom kommunikationsdepartementet verkställa en granskning av riktlinjerna för dessa beräkningar.

För budgetåret 1964/65 har anslagsbehovet av järnvägsstyrelsen på grundval av en förnyad bandelsundersökning beräknats till 238 milj. kr. Järnvägsstyrelsens beräkning har preliminärt prövats inom kommunika-

tionsdepartementet. Anslagsbehovet torde böra anmälas för nästa års riks- dag. I det av järnvägsstyrelsen beräknade anslagsbehovet ingår ersättning för trafikering av vissa järnvägslinjer, vilka även från företagets syn- punkt kan vara motiverade att trafikera oaktat de f. n. lämnar visst un- derskott. Med hänsyn till vad jag tidigare anfört bör ersättning ej utgå för underskott på dylika banor. Efter avdrag med häremot svarande belopp kan anslagsbehovet för budgetåret 1964/65 preliminärt uppskattas till ca 200 milj. kr. Såvitt nu kan bedömas torde anslagsbehovet för de närmast följande budgetåren komma att nedgå med 15 à 20 milj. kr. per år.

Det hittillsvarande driftbidraget till SJ har utgått av allmänna budget- medel. Trafikutredningen förordar att så tillsvidare sker även i fortsätt- ningen och det helt övervägande antalet remissinstanser har inte haft något att erinra häremot. Enligt min mening bör någon ändring av nuvarande finansieringsprinciper inte vidtagas och jag förordar sålunda att ersättningen även i fortsättningen utgår av allmänna budgetmedel.

Den nuvarande partiella compensationen till SJ för driften av icke lön- samma järnvägslinjer utgår från ett under rubriken: Driftbidrag till statens järnvägar anvisat särskilt riksstatsanslag. Med hänsyn till den ändrade ka- raktär, som medelsanvisningen till SJ nu föreslås få, synes anslaget — efter förebild av ett sedan många år utgående principiellt sett likartat anslag för ersättning till postverket för befordran av tjänsteförsändelser — i fortsätt- ningen lämpligen böra benämnas: Ersättning till statens järnvägar för driften av icke lönsamma järnvägslinjer.

I detta sammanhang vill jag även ta upp en speciell taxefråga som ak- tualiserats vid nedläggning av trafiksvaga bandelar. 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 öknings av stycke gods- avgifterna, som kunnat leda till kännbara verkningar främst för en del in- dustriföretag. För mera långväga stycke gods transporter har sålunda med normala taxor uppkommit öknings på upp till 30—40 procent. Trafikutred- ningen har studerat frågan om taxemässig samordning av järnvägs- och bil- trafik och därvid avvisat tanken på genomgående fraktberäkning enligt järn- vägstaxa men uttalat sig för vissa övergångsåtgärder i samband med ned- läggning av järnväg. Bl. a. genom av järnvägsstyrelsen beslutade temporära nedsättningar av billinjeavgifterna i stycke gods samtrafiken och genom speciella fraktavtal har det i praktiken blivit möjligt att genomföra en suc- cessiv anpassning till det förändrade taxeläget och järnvägsstyrelsen torde även i fortsättningen tillse att man inte genom plötsligt genomförda, känn- bara höjningar av fraktavgifterna försvårar verksamheten för företag på de orter, som berörs av hittills och framdeles beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg.

Frågan om den ekonomiska målsättningen för SJ har senast prövats i

samband med driftbidragsfrågans behandling år 1958. Gällande målsättning innebär — sedan avskrivningarna fr. o. m. budgetåret 1951/52 grundats på återanskaffningspriser — i princip krav på full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det bokförda statskapitalet. Förräntningskravet har sedan budgetåret 1958/59 beräknats efter den räntefot till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet. Sedan hänsyn tagits även till det för vart år beslutade driftbidraget, har SJ:s taxor i princip beräknats med utgångspunkt från den sålunda angivna målsättningen, varvid vinsterna på de trafikstarka bandelarna förutsatts få utjämna kvarvarande förluster på de trafiksvaga.

Förslaget att ersätta den nuvarande resultatutjämnningen inom statsbaneföretaget med en anslagsgivning över statsbudgeten, som innebär full täckning av underskotten på de trafiksvaga linjerna, har — såsom förut framhållits — till syfte att ge SJ möjlighet att helt anpassa taxesättningen på affärsbanenätet efter de trafikekonomiska förutsättningarna på detta nät. Utgångspunkten för taxekalkylerna bör då vara en för detta nät avpassad och klart definierad ekonomisk målsättning. I enlighet med trafikutredningens förslag torde därför en differentiering av den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet och för de trafiksvaga järnvägslinjerna få genomföras i samband med den första reformetappen. I fråga om affärsbanenätet bör målet vara ett visst nettoöverskott och i fråga om de trafiksvaga järnvägslinjerna en minimering av driftunderskottet och därmed av behovet av ersättning.

Trafikutredningen har föreslagit att det i affärsbanenätet nedlagda räntepliktiga statskapitalet skall betraktas såsom till en del — 75 procent — utgörande främmande kapital i verksamheten och att räntan härpå skall anses vara en kostnad som skall bestridas före avskrivningar. Återstående del av det bokförda statskapitalet skall betraktas såsom eget kapital, för vilket räntan — utdelningen — blir beroende av rörelseresultatet. Frågan om affärsverkens pris- och taxepolitik och den till grund härför liggande ekonomiska målsättningen är emellertid föremål för prövning inom den år 1962 tillsatta affärsverksutredningen. Med en mera genomgripande ändring av den ekonomiska målsättningen för SJ torde därför böra anstå i avvaktn på resultaten av affärsverksutredningens arbete. Den nuvarande ekonomiska målsättningen för SJ som helhet bör sålunda i vad gäller affärsbanenätet tillsvidare bibehållas. Vad trafikutredningen förordat beträffande nedskrivning av statskapitalet för de trafiksvaga linjerna kan jag i princip ansluta mig till. Ät järnvägsstyrelsen torde därför böra uppdragas att göra härför erforderliga undersökningar. Ställning bör härefter tagas till frågan med vilket belopp nedskrivning skall ske och till därmed sammanhängande förräntningsspörsmål. Frågan om tidpunkten för nedskrivningen liksom om takten för densamma torde få avgöras med hänsyn till vad som därvid befinnes lämpligt.

I första etappen enligt utredningens handlingsprogram ingår även förslag att till utredning i särskild ordning hänvisa frågan huru uppkommande differens mellan SJ:s aktuella pensionsutgifter och företagets försäkrings-tekniskt beräknade pensioneringskostnader under de närmaste decennierna skall finansieras. Järnvägsstyrelsen har låtit verkställa en sådan utredning och styrelsen har i skrivelse i augusti 1962 i samband med anslagsberäkningarna för budgetåret 1963/64 redovisat resultatet av denna utredning. Styrelsen framhåller att antalet pensionstagare vid SJ stigit mycket starkt under de senaste decennierna och att denna ökning till huvudsaklig del beror på förstatligandet av enskilda järnvägar men till en del också på den ojämna åldersfördelning, som uppkommit genom stor nyrekrytering av personal under vissa tidigare perioder. Av pensionstagarna vid SJ beräknas 40 procent vara tidigare anställningshavare vid förstatligade enskilda järnvägar. Förstatligandet medförde att pensionsnivån väsentligt höjdes för övertagna anställningshavare samtidigt som pensionsåldern sänktes för en stor del av den aktiva personalen. Då de av SJ från de enskilda järnvägarnas pensionsinrättningar övertagna tillgångarna högst motsvarade det matematiska värdet av pensionsförsäkringarna enligt de vid de enskilda järnvägarna gällande normerna, har SJ fått vidkännas en betydande ekonomisk belastning. Härtill kommer sedan 1960 betalning av arbetsgivarebidrag till allmänna tilläggs pensioneringen (ATP) för framtida pensionsförpliktelser.

Under åberopande av dessa förhållanden har styrelsen hemställt att det åliggande att förränta statskapitalet, som åvilar SJ, måtte från och med budgetåret 1963/64 nedsättas med ett belopp som motsvarar differensen mellan SJ:s faktiska pensionsutgifter inklusive ATP, å ena sidan, och försäkringstekniskt beräknade pensionskostnader, å andra sidan. Sistnämnda kostnader har styrelsen beräknat uppgå till 20 procent av de totala löneutgifterna och den nämnda differensen har för budgetåret 1963/64 beräknats till 70 milj. kr.

De i denna fråga hörda remissmyndigheterna har icke ansett sig kunna tillstyrka den föreslagna ändrade bedömningen av SJ:s pensionsförpliktelser. Jag delar remissmyndigheternas uppfattning att frågans slutliga bedömning bör anstå i avvaktan på affärsverksutredningens överväganden. I detta sammanhang har jämväl aktualiserats frågan huruvida det i avvaktan på resultatet av affärsverksutredningens arbete vore motiverat att taga i anspråk vissa tidigare avsatta medel för framtida pensionsändamål. Ett ställningstagande i denna fråga torde emellertid böra ske först i samband med att riksdagen underställes beräkningen av ersättning för budgetåret 1964/65 till SJ för driften av icke lönsamma järnvägar.

I den *andra reformetappen* bör, såsom jag tidigare nämnt, en uppmjukning göras beträffande vissa speciella förpliktelser som nu åvilar såväl SJ som de enskilda järnvägarna och som inte har sin fulla motsvarighet inom konkurrerande transportgrenar.

De föreskrifter om järnvägars transportplikt, som är intagna i 1925 års järnvägstrafikstadga, innebär att järnväg är skyldig att mot vederbörligen fastställda avgifter mellan för allmän trafik upplåtna stationer befordra personer, gods m. m. under förutsättning bl. a. att befordringen kan ske med tillgängliga transportmedel. Transportplikten kan i fråga om gods också sägas innefatta i stadgan föreskriven skyldighet att utföra transport inom viss tid. För att bereda tillfälliga vagnbeställare och befraktare av lågtarifferat gods samma möjligheter till godsbefordran som stortrafikanter och befraktare av högtarifferat gods finns dessutom bestämmelser om likabehandling av på en och samma dag inkomna vagnbeställningar vid fördelning av de vagnar som finns tillgängliga på ifrågavarande station.

I vad gäller det principiella kravet på i möjligaste mån lika villkor i konkurrensen mellan olika transportmedel kan sägas att formell likställighet i fråga om transportplikt råder mellan järnvägarna och den yrkesmässiga biltrafiken, medan sjöfart och inrikes luftfart ej är underkastade dylika bestämmelser. De bristande kontrollmöjligheterna liksom möjligheten att i fråga om styckegods i beställningstrafik och transportförmedling fordra betalning för hel billast har emellertid gjort transportplikten illusorisk inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken och någon motsvarighet till den för järnvägarna stadgade skyldigheten att befordra gods med viss lägenhet finns inte i fråga om övriga reguljära transportmedel. Endast beträffande järnvägarna kan transportplikten därför sägas ha reell innebörd.

Såsom trafikutredningen framhållit har transportplikten medfört att järnvägen i viss mån kommit att tjäna som en för övriga transportmedel gemensam transportreserv. Detta har lett till att järnvägens fasta anläggningar och rullande materiel m. m. måst ges större dimensioner än vad som är motiverat från företagsekonomisk synpunkt, vilket är en icke obetydlig ekonomisk belastning. I och med tillkomsten av alternativa transportmedel har det samhälleliga intresset av transportpliktens bibehållande successivt försvagats, och vid genomförandet av ett mer konkurrensfrämjande system synes motiverat att befria SJ och övriga järnvägsföretag från deras nuvarande allmänna transportplikt. Motsvarande ändring föreslås i det följande såvitt avser nuvarande bestämmelser för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. I de fall, där skyldighet att trafikera icke lönsamma järnvägslinjer även i fortsättningen kommer att åvila SJ, d. v. s. där trafik upprätthålles med ersättning från det allmänna, är det däremot naturligt att även transportplikten bibehålles. Föreskrifter härom torde få lämnas i samband med den reglering, som bestämmer trafikeringspliktens omfattning. Som en konsekvens av den allmänna transportpliktens borttagande bör i enlighet med utredningens förslag även de i järnvägstrafikstadgan intagna bestämmelserna rörande likabehandling vid vagntilldelning utgå.

Enligt gällande bestämmelser för taxesättningen har SJ, såsom jag kommer att närmare beröra i det följande, möjlighet att göra företagsekonomiskt motiverade nedsättningar av maximitaxorna. Dessa nedsättningar kan vara

antingen generella eller ha formen av separata fraktavtal. I järnvägstrafikstadgan är föreskrivet att alla ändringar i befordringsavgifterna skall offentliggöras på bl. a. de av ändringen berörda stationerna. Av SJ ingångna separata fraktavtal är även på grund av företagets karaktär av statligt verk offentligen tillgängliga.

Det ligger i sakens natur att generellt gällande taxor måste offentliggöras. När det gäller genom separata fraktavtal medgivna taxenedsättningar är förhållandet däremot ett annat. Här föreligger ett näringspolitiskt intresse att alla transportgrenar har antingen samma skyldighet att hålla dylika avtal offentliga eller samma rätt att icke offentlighålla avtalen. Såsom trafikutredningen framhållit kan det inte komma ifråga att för övriga transportgrenar införa någon motsvarighet till den nuvarande skyldigheten för järnvägarna att offentliggöra taxenedsättningar. Med hänsyn härtill bör i enlighet med utredningens förslag järnvägarna befrias från skyldigheten att offentlighålla genom separata fraktavtal medgivna taxenedsättningar. För SJ:s del erfordras härvid — förutom ändring av järnvägstrafikstadgans bestämmelser — även ändring av lagen den 28 maj 1937 om inskränkningar i rätten att utbekomma allmänna handlingar. Denna fråga torde i annat sammanhang komma att anmälas av chefen för justitiedepartementet.

Även den nu i järnvägstrafikstadgan föreskrivna likabehandlingen av trafikanterna i taxehänseende bör slopas. Såsom utredningen framhållit torde SJ liksom de enskilda järnvägarna ändock finna det nödvändigt att tillämpa vissa likabehandlingsprinciper i taxehänseende liksom också i fråga om vagntilldelningen.

Liksom frågan om den ekonomiska målsättningen för SJ har även principerna för SJ:s taxesättning senast prövats i samband med driftsbidragsfrågans behandling år 1958. I enlighet med 1948 års järnvägstaxekommités förslag och i huvudsaklig överensstämmelse med redan dessförinnan tillämpade taxeprinciper innebär de 1958 angivna riktlinjerna för SJ:s taxesättning, att avgifterna inte får överskrida av Kungl. Maj:t fastställda, i tid och rum enhetliga taxor. För vissa delar av taxområdet har Kungl. Maj:t delegerat rätten att bestämma grunderna för taxesättningen till järnvägsstyrelsen. Detta gäller bl. a. frakt- och ilstykkegodssändningar under 200 kg och vissa tilläggsavgifter inom persontrafiken såsom snälltågstillägg, sovplatsavgifter etc.

Med hänsyn till SJ:s karaktär av allmänföretag skall taxorna — inom ramen för det ekonomiska avkastningskravet — enligt nämnda riktlinjer för taxesättningen i princip vara avvägda på sådant sätt, att största möjliga trafikvolym erhålles. Supplementärt gäller att ingen trafik får vara direkt förlustbringande.

Systemet med maximitaxor innebär att järnvägsstyrelsen äger medgiva sådana avgiftsnedsättningar, som kan anses vara av behovet påkallade och förenliga med SJ:s ekonomiska intresse.

Trafikutredningen har inte närmare behandlat SJ:s taxesättning men har

angivit vissa allmänna riktlinjer för anpassning av taxesystemet till en transporthushållning med en effektiv konkurrens på transportmarknaden. Enligt utredningen är det nuvarande systemet med i tid och rum enhetliga maximitaxor inte förenligt med den strävan mot transportavgifternas avvägning efter kostnadsstruktur och efterfrågeförhållanden, som utredningen funnit böra vara vägledande. Utredningen har föreslagit att nuvarande maximitaxor i den andra reformetappen ersättes av ett system med normaltaxor, vilka må kunna såväl under- som överskridas vid avgiftssättningen i det enskilda fallet. Avvikelserna från normaltaxorna kan därvid ha formen av antingen specialtariffer eller separata transportavtal. Det bör vidare enligt utredningen tillkomma järnvägsstyrelsen att själv bestämma SJ:s taxesättning.

Med hänsyn till det inom affärsverksutredningen pågående arbetet och även till den diskussion rörande taxesättningsprinciperna som pågår i internationella sammanhang är jag för egen del inte beredd att förorda övergång till det av utredningen föreslagna systemet med normaltaxor. Av samma skäl bör bestämmanderätten över taxorna tillsvidare ligga kvar hos Kungl. Maj:t, dock att befogenheten att besluta i fråga om vissa i allmänna taxan ingående rabatterade avgifter t. ex. månadsbiljetter torde böra delegeras till järnvägsstyrelsen. I och med den nu föreslagna ersättningen för viss järnvägstrafik och med beaktande av de befogenheter som järnvägsstyrelsen numera har beträffande specialtariffer bör företaget likväl ha goda möjligheter att föra en aktiv till kostnads- och konkurrensförhållandena anpassad taxepolitik. De principiella synpunkter på SJ:s taxesättning som framförts av trafikutredningen synes böra övervägas inom affärsverksutredningen.

I den tredje reformetappen bör SJ enligt utredningen få rätt att tillämpa efter konjunkturläget variabla avskrivningar. Förslag till dylik resultatutjämning mellan olika år har tidigare framlagts av 1948 års järnvägstaxekommitté men föranledde ingen åtgärd från statsmakternas sida (prop. 1958 A 77). Innan frågan tas upp till ny prövning torde den böra närmare studeras inom affärsverksutredningen bl. a. mot bakgrunden av här förordade trafikpolitiska riktlinjer. Jag är därför inte beredd att nu lägga fram förslag på denna punkt.

Sedan de av mig föreslagna reformerna genomförts bör järnvägarna på ett helt annat sätt än för närvarande vara rustade att hävda sig i konkurrensen på transportmarknaden, vilket — såsom jag tidigare berört — är av stor trafikpolitisk betydelse för att nå en uppdelning mellan de olika transportmedlen som överensstämmer med deras kostnads- och kvalitetsmässiga förutsättningar.

Såsom jag framhållit i det föregående är arbetet för att skapa balans i SJ:s ekonomi inriktat på att *koncentrera* företagets verksamhet genom nedläggning av trafiksvaga bandelar, indragning av olönsamma stationer etc.

och att jämsides härmed *rusta upp* bana och materiel på nätet i övrigt för att SJ skall kunna effektivt konkurrera med övriga transportmedel. Det är emellertid därutöver angeläget att det pågående rationaliseringsarbetet inom företaget energiskt fullföljes i huvudsaklig överensstämmelse med det program, som järnvägsstyrelsen lagt fram och som jag översiktligt redovisat i det föregående. Bl. a. krävs fortsatta målmedvetna insatser för att genom ökad service och smidigare taxesättningar öka SJ:s andel av det totala trafikarbetet, vilket i främsta rummet gäller godstrafiken i vagnslaster.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte

1. föreslå riksdagen att godkänna de av mig förordade grunderna för ersättning till statens järnvägar för driften av icke lönsamma järnvägslinjer, att gälla från och med budgetåret 1964/65;

2. bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över de av mig förordade reformåtgärderna i övrigt.

V. Reformer på landsvägstrafikens område

Trafikutredningen

Undantag från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser

Enligt 2 § första stycket YTF är från tillämpningen av förordningens bestämmelser undantagna vissa transporter med ambulansbil, transporter med moped och bärgningsbil samt transporter av mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbetor eller betmassa ävensom av slaktdjur till slakteri.

Syftet med gällande undantag i fråga om transporter av mjölk, mjölkprodukter, ägg och slaktdjur, vartill år 1951 lagts även transporter av sockerbetor och betmassa, har enligt förarbetena varit att till gagn för såväl konsumenter som producenter söka underlätta omsättningen av ifrågasvarande varuslag. Vad bettransporterna beträffar var utgångspunkten svårigheten för betodlarna till följd av brist på yrkeslastbilar att under den kortvariga men intensiva betkampanjen få sina transporter verkställda enligt uppgjord leveransplan. Möjlighet att anlita exempelvis mjölktransportbilar ansågs böra finnas, varjämte betodlarna borde få fritt begagna sina egna fordon (bilar och traktortåg) för transporter för andra lantbrukares räkning.

Undantaget för betor och betmassa synes av praktiska skäl böra utsträckas till att omfatta jämväl *betfor*, som i ganska stor utsträckning tages såsom returlast vid leverans av betor till sockerbruken. I vissa fall torde trängande behov av snabb tillgång till extra transportmedel utgöra skäl för ett undantagande. Enligt gällande bestämmelser är, såsom nämnts, redan transporter av betor och betmassa undantagna, vilket tilldels motiverats av dylikt behov. Härtill torde av samma skäl böra fogas *transporter av fabrikspotatis samt pulpa och drank ävensom av konservärter och andra trädgårdsprodukter från odlare till konserverfabrik*.

Undantaget i fråga om transporter med moped — som tillkom år 1953 — har föranletts dels av att transportarbetet med dylika fordon ansetts vara av ringa betydelse från transporthushållningssynpunkt, dels av den omständigheten, att dessa icke körkortspliktiga fordon vid en tillämpning av YTF:s bestämmelser i regel endast kunde framföras av förare med trafik kort. Av delvis samma skäl torde detta undantag böra utsträckas att omfatta jämväl *transporter med registrerad motorcykel*.

För att transportapparaten i vårt land vintertid skall kunna fungera ostört, är det nödvändigt att lastfordon i förekommande fall kan i tillräckligt antal utan dröjsmål mobiliseras för *snöröjning* på vägar och gator. Med den nuvarande ordningen kan det ej undvikas, att det kan gå åtskilliga dagar

efter transportbehovets uppkomst innan en extra lastbil på nytt trafik-tillstånd kan insättas för yrkesmässiga transporter av snö. Ett snabbare insättande av extra lastbilar utgör möjligheten att på förhand utfärda s. k. reservtillstånd. Reservtillståndssystemet har, där det genomförts, regelmässigt inneburit att redan etablerade åkerier fått sina ordinarie trafiktillstånd utökade med ett eller flera reservtillstånd. Däremot torde reservtillstånd för användning av lastbilar, vilka normalt brukas i annan verksamhet än åkerirörelse, i regel icke ha meddelats av biltrafiknämnden och länsstyrelserna. Detta har medfört, att intresset för utverkande av reservtillstånd begränsats till sådana fall, där åkeriföretagarna kunnat påräkna så pass hög sysselsättning i beställningstrafik för den på reservtillståndet insatta bilen, att merintäkterna därav överstigit merkostnaderna för hållandet av bilen.

Reservtillståndssystemet drar enligt utredningen betydligt större samhällsekonomisk kostnad än om den lediga kapaciteten hos för egentransport huvudsakligen sysselsatta lastbilar utnyttjas såsom transportreserv, vilket är av betydelse, när det gäller utväljandet av delområden inom transportväsendet, som lämpar sig för omedelbara lättnader i reglerings-systemet. Härtill kommer de delade meningarna om trafiktillståndssystemets effektivitet i fråga om säkerställandet av snabba uttryckningar, då ordinarie åkarbilar icke förslår för snöröjningen. Vad slutligen angår uppgivna svårigheter för den yrkesmässiga lastbilstrafiken under vinter-månaderna, så må framhållas, att åkeriernas lastbilar säkerligen kommer att allttjämt vara med i anbudsgivningen på här ifrågakvarande område och sannolikt få ombesörja den helt övervägande delen av snötransporterna.

Trafikutredningen anser sålunda, att ett motiverat behov av lättnader i regleringen av här ifrågakvarande transporter föreligger. När det gäller att avgöra, huruvida allenast behovsprövningen bör tagas bort eller ett allmänt undantagande av snötransporterna från YTF:s bestämmelser bör ske, vore det givetvis i enlighet med trafikutredningens principiella inställning önskvärt att de personer, som önskade utföra yrkesmässiga snötransporter, underkastades lämplighetsprövning på samma sätt som övriga trafikutövare. Emellertid skulle det med lättnaden eftersträfvade syftet att möjliggöra snabba uttryckningar förfelas, om trafiktillståndssystemet bibehölles, såvida ej för ett mycket stort antal privata lastbilar reservtillstånd meddelades.

Beträffande *renhållningstransporter* har olika uppfattningar förekommit huruvida de varit att hänföra till godsbefordran i YTF:s mening. Detta på grund av att transporterna avser befordringsobjekt, som saknar värde och endast måste undanskaffas. Poliskammaren i Stockholm anser renhållningstransporterna ej hänförliga till yrkesmässig trafik, varför trafiktillstånd där ej kräves, medan i länen dessa transporter i regel underkastas tillståndsprövning. Utredningen framhöll i betänkande I bl. a., att dessa

transporter är av utpräglat lokal natur och att deras frigivande med sannolikhet icke medför nämnvärda återverkningar på den mera långväga gods-
trafiken. Den för renhållningstransporter tillgängliga vagnparken torde icke komma att i någon större grad öka genom ett frigivande av transporter. Utredningen föreslog därför att de skulle undantagas från behovs-
provning. I yttrandena över betänkande I ifrågasatte några remissinstanser, om icke de ifrågavarande transporter borde helt undantagas från tillämpning av YTF:s bestämmelser, närmast av det skälet att en lämplighets-
provning redan ägde rum genom vederbörande kommunala organ. Utredningen föreslår i betänkande III, att renhållningstransporter med lastbil eller traktortåg helt undantages från YTF:s tillämpning.

Ett av de mera angelägna önskemålen om en uppmjukning av YTF:s bestämmelser rör användningen av jord- och skogsbrukets traktorer för yrkesmässiga *transporter av skogsprodukter*. Trafikutredningen anför i betänkande I bl. a., att ett ianspråktagande för transportändamål av den lediga kapaciteten hos jordbrukstraktorerna trafikpolitiskt sett kan antas medverka till en transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad under förutsättning att den lokala godstransportapparaten i övrigt anpassas efter trafikbehovet.

Enligt en på 1951/1952 års förhållanden baserad undersökning av bl. a. kostnaderna för virkestransporter med traktordragna fordon och med lastbil, vilken utförts vid jordbrukstekniska institutet (Jordbrukstekniska institutets meddelande nr 243, år 1952), kunde traktortågen vid nämnda tid kostnadsmässigt erbjuda lastbilarna konkurrens vid körning å enbart bilväg på transportavstånd upp till 15 å 20 km och vid körning kombinerat å skogsväg (3 km) och bilväg på totala transportavstånd upp till 10 å 15 km. Dessa konkurrensgränser har sedermera genom den år 1954/1955 höjda motorfordonsbeskattningen förskjutits till traktortågens favör, men man torde i dagens läge icke kunna räkna med att traktortågen kostnadsmässigt kan erbjuda lastbilarna konkurrens på transportavstånd över 20 å 25 km.

Vid det förhållandet att landets traktorbestånd för närvarande kan beräknas överstiga 180 000 enheter (1/1 1960 totalt 175 255 traktorer, varav 173 644 med gummihjul och 1 611 med band) och till helt övervägande del utgöres av jordbrukstraktorer, och att dylika traktorer i stor utsträckning utnyttjas för kortare transporter i skogsbruket samtidigt som antalet på trafiktillstånd insatta traktorer uppgår till ca 800, står det klart att i ej obetydlig omfattning en faktisk övergång av skogstransporter från lastbil till traktortåg — utan trafiktillstånd — redan skett eller också att de tidigare med hästfordon utförda skogstransporterna i viss omfattning — likaledes utan sådant tillstånd — direkt överflyttats till traktortåg.

Anförda förhållanden talar för att den strukturförändring, som ett frigivande av de yrkesmässiga traktortågstransporterna kan komma att med-

föra på skogsbrukets transportmarknad, icke blir av alltför genomgripande natur, och att den överdimensionering av lastbilsbeståndet, som under ett övergångsskede eventuellt skulle kunna uppkomma, därför knappast kan befaras få sådana proportioner, att den i och för sig inger betänkligheter med avseende på dess inverkan på transporthushållningen. Den förbättrade transportmedelstillgången på de i väsentlig grad åtskilda verksamhetsområden, som lastbilar och traktortåg har, synes i erforderlig utsträckning garantera att trafikbehoven blir täckta.

Emellertid måste också trafiksäkerhetssynpunkter anläggas på en genom frigivning av yrkesmässig traktortågstrafik uppkommande ökning av vägtrafiken. En viss fara i förevarande sammanhang kan enligt trafikutredningens mening föreligga däri att enligt vägtrafikförordningens (YTF) bestämmelser till traktor kopplat släpfordon icke behöver vara besiktigt.

Vad beträffar frågan om förarkompetens vid framförande av traktortåg i yrkesmässig trafik, så föreligger enligt YTF skyldighet för förare att inneha trafikkort, vilket innebär krav bl. a. på god körskicklighet vid förande av motorfordon. Regelmässigt torde emellertid trafiktillståndsmyndigheterna vid tillämpning av 11 § YTF dispensera från trafikkortsplikten, när det gäller traktortågstransporter. Utredningen finner det emellertid angeläget, att utvecklingen efter frigivandet noga följes av trafiksäkerhetsvårdande myndigheter, utredningar och organisationer samt att, om så skulle visa sig erforderligt, ytterligare trafiksäkerhetsföreskrifter i fråga om traktortrafiken utfärdas.

Av hänsyn till väghållningen torde den ifrågasatta friheten icke böra omfatta andra än med gummihjul försedda traktorer. I praktiken innebär detta knappast någon nämnvärd inskränkning, då mer än 99 procent av traktorbeståndet består av gummihjulsförsedda fordon.

Enligt utredningens mening bör den ifrågasatta lättnaden ske i form av ett undantag från YTF:s bestämmelser om yrkesmässig trafik, även om det i och för sig kunde vara önskvärt att förordningens bestämmelser om förares arbets- och vilotid ägde tillämpning också på den yrkesmässiga traktortågstrafiken. Frågan härom tillhör emellertid den mera genomgripande revisionen av YTF.

Ett hinder för frigivande av traktortågstrafiken har varit, att vid hittillsvarande förhållanden på vägtrafikbeskattningens område, enligt vilka traktortågstrafik på väg endast i obetydlig omfattning via drivmedelsbeskattningen bidrar till väghållningsutgifternas täckande, den härigenom uppkomna olikheten i kostnadsvillkor mellan lastbilar och traktortåg kan befaras vid ett frigivande medföra en snedvridning av konkurrenssituationen, som i sin tur i viss mån måste leda till en samhällsekonomiskt felaktig trafikuppdelning. Trafikutredningen anförde därför i betänkande I, att ett frigivande av traktortågstransporterna intimt hängde samman med hela spörsmålet om vägtrafikens beskattning och sålunda förutsatte att beskatt-

ningsfrågan löstes antingen definitivt efter slutförandet av den pågående revisionen av denna beskattning eller ock i provisorisk form dessförinnan. I betänkande III framhåller trafikutredningen, att ett frigivande av skogskörslor med traktortåg bör — om beskattningsfrågans lösande med anledning av remisskritiken av ett av utredningen i betänkande I framlagt förslag till provisorisk beskattning av traktorer tillsvidare skjutes till den andra reformetappens genomförande — begränsas till vad som svarar mot det uppgivna användningsbehovet. Ett fritt transportavstånd om 15 km på allmän väg torde — med särskilt beaktande av förhållandena i Norrland — kunna anses tillfyllest.

Från och med den *första reformetappen* bör således enligt trafikutredningen från tillämpningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser ytterligare undantagas

1) transporter av betfor;

2) transporter av fabrikspotatis till stärkelsefabrik eller bränneri, av pulpa eller drank från sådan anläggning samt av konservärter eller andra trädgårdsprodukter från odlare till konservenfabrik;

3) transporter med registrerad motorcykel;

4) transporter av snö och is i samband med snöröjning;

5) renhållningstransporter; samt

6) sådana med traktortåg i skogsbruket utförda transporter av rundvirke, ved, flis eller träkol, som icke framgår på allmän väg eller, där så sker, på sådan väg ej äger rum på vägsträcka överstigande 15 km.

Från och med den *andra reformetappen* bör enligt trafikutredningen ytterligare helt undantagas från tillämpningen av YTF:s bestämmelser sådana transporter med traktortåg av lantbruksprodukter eller förnödenheter för lantbruket, som icke framgår på allmän väg, eller, där så sker, på sådan väg ej äger rum på vägsträcka överstigande 15 km. Till skillnad från skogskörslorna med traktortåg torde de transporter av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket, som lantbrukare utför med traktortåg för andra lantbrukares räkning, ofta framgå på allmänna vägar. Det torde dock här såsom regel röra sig om mera sporadiskt förekommande, lokalt begränsade körningar. Att helt undantaga ifrågavarande slag av transporter från YTF:s bestämmelser och därmed från trafikkortsplikt skulle medföra allvarliga trafiksäkerhetsrisker. En medelväg synes därför vara att begränsa friheten till de rent lokala körningarna på samma sätt som i fråga om skogskörslorna med traktortåg, vilket skulle förhindra en mer intensiv och systematisk åkeriverksamhet, som icke vore underkastad trafikkortsbestämmelser, utan att omöjliggöra de mera sporadiskt förekommande lokala körslorna. Trafikutredningen har funnit denna lösning vara den för ändamålet bäst lämpade.

Undantag från föreskriven behovsprövning

Enligt gällande rätt äger juridisk person, som bildats för att med egna lastbilar tillgodose sina delägars behov av godstransporter — s. k. *kooperativ körning* — icke göra detta utan att inneha härför gällande trafik-tillstånd, såvida icke delägarskapet är på sådant sätt begränsat, att fordonen icke kan anses tillhandahållna allmänheten.

Klart torde stå, att i dagens läge jordbruks-, köpmanna- och konsumentkooperationen ej annat än i undantagsfall kan genom för ändamålet tillskapade transportorgan tillhandagå sina medlemmar med yrkesmässiga transporttjänster medelst lastbilar.

För den successiva uppmjukningen av den gällande biltrafikregleringen på godstrafikens område har trafikutredningen till prövning upptagit det av 1944 års trafikutredning på sin tid framlagda förslaget om fri kooperativ körning. Enligt 1953 års trafikutredning synes det inom vissa näringsområden — främst inom jordbruket samt vissa delar av köpmanna- och konsumentkooperationens områden — vara av behovet påkallat att bereda bolag eller föreningar, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter med lastbil, författningsenlig möjlighet att utan trafikmässig behovsprövning själva yrkesmässigt ombesörja dessa transporter. 1953 års trafikutredning framhåller att den för sin del är inriktad på ett slopande av behovsprövningen vid kooperativ körning med bibehållande i övrigt av trafiktillståndssystemet.

Trafikutredningen har icke räknat med att den fria kooperativa körningen kommer att få en sådan omfattning, att den yrkesmässiga trafikens trafikunderlag mera avsevärt skulle ändras och därmed större strukturella förändringar inträda med väsentliga följder för de i åkeribranschen engagerade. Trafikutredningen framhåller att behov av möjlighet att anordna kooperativ körning främst föreligger i fråga om lokala transporter. Utredningens i betänkande I framlagda förslag om temporär begränsning av liberaliseringen till lokala transporter inom eget och angränsande län dikterades av önskemålet att innan frågan om fjärrtrafikens ordnande lösts och medan YTF:s reglering av den yrkesmässiga fjärrtrafiken sålunda kvarstod oförändrad, icke skapa möjlighet till en okontrollerad fjärrtrafik i form av kooperativ körning. Ett företag i Stockholm och ett i Malmö skulle exempelvis kunna, om den fria kooperativa körningen ej var begränsad till »eget och angränsande län», samgå för utförande av transporter från Stockholm till Malmö för det ena företaget och från Malmö till Stockholm för det andra företaget och därigenom etablera en ren fjärrtrafik med last i båda riktningarna. En dylik transportanordning vore i och för sig företags- och samhällsekonomiskt riktig, men med hänsyn till att den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil icke samtidigt föreslogs bli omedelbart fri borde etablerandet av kooperativ körning i fjärrtrafik böra under-

kastas motsvarande övergångsregler som den yrkesmässiga fjärrtrafiken i övrigt. Utredningen föreslår sedermera i betänkande III att dessa synpunkter skall tillgodoses, icke genom begränsning till »eget och angränsande län» utan genom att behovsprövningen borttages i fråga om kooperativ körning endast med lastbil om högst 6,5 tons maximilast, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 ton, och nyttjas i huvudsak för lokaltrafik. Genom att behovsprövningen för kooperativ körning med fordon, vilkas maximilast ligger under de här angivna viktgränserna, helt slopas, skulle kvarstående behovsprövning för kooperativ körning i enlighet med utredningens i betänkande I framlagda kompetensfördelningsförslag (jfr s. 181) komma att handhas uteslutande av statens biltrafiknämnd, som är tillståndsmyndighet för den yrkesmässiga fjärrtrafiken.

För att motverka uppkomsten av maskerade åkerirörelser anser utredningen att rätten till kooperativ körning bör förbehållas bolag (aktiebolag eller handelsbolag) eller förening (ekonomisk förening), vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse. I transportsammanslutningens verksamhet kan användas lastbilar och släpfordon, som tillhör transportsammanslutningen eller av denna förhyrts från någon av dess medlemmar (delägare) eller från utomstående. Förare till bilarna kan däremot tillhandahållas allenast av sammanslutningen, ty om medlem (eller utomstående) tillhandahåller bil med förare kommer medlemmen själv att utöva yrkesmässig trafik. Trafiktillståndet bör där länsstyrelsen så för kontrollen prövar nödigt, innehålla det villkoret, att ändring i delägar- eller medlemssammansättningen skall anmälas till tillståndsmyndigheten, som i ifrågakommande fall kan ompröva tillståndet. Även genom den bibehållna lämplighetsprövningen får länsstyrelsen prövningsmöjlighet beträffande sammanslutningens bona fide-karakter.

Vad angår föreskriften i 9 § 1 mom. YTF om infordrande av yttranden över trafiktillståndsansökan synes den endast böra tillämpas på kooperativ körning i den omfattning, vartill länsstyrelsen finner skäl. Härigenom torde en betydligt förenklad handläggning kunna ske.

Transporträtt i kooperativ körning bör givetvis — såvida icke efter behovsprövning annat av trafiktillståndsmyndigheten medges — omfatta endast transporter för sammanslutningens delägare eller medlemmars räkning.

Bestämmelserna i 23 § 1 mom. och 29 § YTF om transportplikt resp. taxa i yrkesmässig trafik torde i regel icke ha någon funktion att fylla i fråga om den kooperativa körningen.

Trafikutredningen föreslår att från och med den *första reformetappen* den i 12 § YTF intagna föreskriften om prövning av behövligheten av ifrågasatt yrkesmässig trafik slopas, då ansökan om trafiktillstånd av-

ser rätt för bolag eller förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visas ha behov av godstransporter med lastbil för egen rörelse och vars huvudsakliga uppgift är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägares eller medlems räkning utföra dylika transporter i beställningstrafik med lastbil om högst 6,5 tons maximilast, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 ton.

Enligt 2 § YTF är för närvarande från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik undantagna bl. a. transporter uteslutande av vissa varuslag, nämligen mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbetor och betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri. Med det vitt utgrenade nät av uppsamlingslinjer för mjölk, som så småningom uppstått, är det naturligt att önskemål från allmänhetens sida på skilda håll uppkommit att få möjlighet att med lastbilarna på dessa linjer sända paket och annat styckegods, respektive få dylika sändningar hemtransporterade i samband med skummjölksutkörningen. Med hänsyn såväl till intresset av ett förbättrat utnyttjande av den tillgängliga transportkapaciteten som till önskemålet att motväga den till följd av järnvägs- och busslinjenedläggningar fortgående uttunnningen av det reguljära linjenätet på landsbygden synes det angeläget att utröna i vad mån lättnader för sändning av *fyllnads- och returgoods med mjölklinjebilar* kan på nuvarande stadium inbegripas i den successiva uppmjukningen av trafiktillståndsregleringen.

I en vid 1947 års riksdag väckt motion II: 247 hemställdes om revision av YTF i syfte att undanröja de hinder, som förordningen kunde innebära emot ett rationellare ordnande av godstransporterna på landsbygden. I motionen framhölls bl. a., att ett ändamålsenligt utnyttjande av redan befintliga transportmöjligheter måste anses önskvärt. Det kunde icke anses såsom en rationell ordning, att en lastbil, som dagligen transporterade mjölk, icke ägde utan risk för åtal samtidigt betjäna ortsbefolkningens behov av paket- och varutransporter. Riksdagen fann emellertid — i enlighet med andra lagutskottets utlåtande nr 20 — icke lämpligt att ta ställning till de i motionen påtalade förhållandena, innan resultatet av 1944 års trafikutrednings arbete förelåg. 1944 års trafikutrednings sedermera avgivna förslag har icke föranlett någon ändring av bestämmelserna i YTF.

1953 års trafikutredning föreslår, att trafiktillstånd för kooperativ körning skall meddelas utan behovsprövning. Härigenom blir det möjligt för mjölkleverantörer och andra vid en mjölkuppsamlingslinje boende personer att sammansluta sig till en transportförening, som vid sidan av mjölktransporterna också ombesörjer paket- och varutransporter åt föreningsmedlemmarna med mjölkbil. Emellertid anser utredningen att det för ifrågavarande transportkonsumenter måste te sig såsom en onödig omgång att de måste sammansluta sig i ett bolag eller en förening för kooperativ körning för att få sitt trafikbehov tillgodosett med mjölkbil. Långt enkla-

6* — Bihang till riksdagens protokoll 1963. 1 saml. Nr 191

re vore, att fyllnads- och returgoods fick utan dylika organisationsåtgärder befordras med mjölkbil.

Sistnämnda väg har också — inom ramen för YTF:s bestämmelser — beträffat i praktiken. Åtskilliga lastbilar, som befordrar mjölk, användes dessutom för yrkesmässig godsbefordran utan inskränkning, med stöd av trafiktillstånd för allmän beställningstrafik. I vissa fall har biltrafiknämnden och länsstyrelserna beviljat dylikt tillstånd med den begränsningen, att detsamma endast gäller, så länge med lastbilen utföres regelbundna mjölktransporter. Slutligen har trafiktillstånd i viss utsträckning lämnats för befordran av fyllnads- och returgoods i samband med regelbundna mjölktransporter. Antalet mjölkuppsamlingsbilar, som den 1 september 1960 framfördes med sistnämnda slag av tillstånd, uppgick till 304. Av de nämnda dag till ett antal av 2 861 uppgående mjölkuppsamlingsbilarna torde de bilar, som saknar laglig möjlighet att medföra fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransporter, uppskattningsvis understiga 1 000.

Enligt trafikutredningens mening skulle lättnader i fråga om befordringen av fyllnads- och returgoods med mjölkbilarna medverka till såväl en minskning av den samhällsekonomiska kostnaden för trafikarbetet som en förbättring av transportförsörjningen på landsbygden. I viss mån påverkas visserligen busslinjetrafikens godstrafikunderlag av en ökad rätt för mjölktransportörerna att medtaga stycke godssändningar, men det rör sig här med hänsyn till mjölkbilarnas begränsade lediga kapacitet om till vikt och volym tämligen obetydliga sändningar — närmast av paketgoods — som icke torde spela någon mera avsevärd roll för busslinjetrafikens driftekonomi. Där anlitande av mjölkbilarna ter sig såsom den för godsets avsändare eller mottagare mest praktiska lösningen sker i många fall så redan nu utan tillstånd. Det antal mjölkuppsamlingsbilar, som genom lättnaden skulle få laglig rätt till medtagande av fyllnads- och returgoods, är dessutom förhållandevis begränsat. De ifrågasatta lättnaderna, som vad busstrafiken beträffar därför knappast kan antagas bli störande såsom övergångsfenomen, ligger i övrigt helt i linje med de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna och kan lämpligen genomföras i den första etappen av uppmjukningen på trafikregleringens område.

I fråga om formen för lättnadernas genomförande har tidigare förslag närmast gått ut på att befordran av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport skulle undantagas från tillämpning av YTF:s bestämmelser. Trafikutredningen anser för sin del att dessa transporter, såsom en form av yrkesmässig trafik — närmast linjetrafik — lämpligen tillsvidare bör liksom den kooperativa körningen och skogstransporterna med lastbil vara underkastade YTF:s ordningsbestämmelser. Det synes här vara lämpligt att fortsätta på den väg, som trafiktillståndsmyndigheterna redan slagit in på, men lagfästa den därvid framkomna liberaliseringstendensen genom uttryckligt borttagande av behovsprövningen.

Trafikutredningen föreslår att från och med den *första reformetappen* den i 12 § YTF intagna föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik slopas, då ansökan avser tillstånd till sådan linje- eller beställningstrafik med lastbil, i vilken uteslutande befordras mjölk på uppsamlingslinje samt i samband därmed fyllnads- och returgoods.

Trafikutredningen anför i betänkande I (s. 317), att ett frigivande av skogstransporterna inom den mycket omfattande traktorsektorn icke låter sig väl förena med ett bibehållande av behovsprövningen för *yrkesmässiga lastbilstransporter i skogsbruket*. Trafiktillståndsmyndigheterna skulle vid ett fortsatt bibehållande av behovsprövningen vid insättande av nya lastbilar för dylika transporter svårigen när det gäller tillgodoseendet av lokalt betonade trafikbehov kunna avgöra, huruvida behov av nyinsättningen förelåg.

Trafikutredningen framhåller vidare, att ett borttagande av behovsprövningen för yrkesmässiga lastbilstransporter av oförädlade skogsprodukter kan förutses stimulera till såväl utökning av redan förefintliga åkerirörelser som nyetablering av dylika rörelser. Den yrkesmässiga traktortågstrafikens frisläppande inom skogssektorn torde dock vad den rent lokala trafiken angår komma att verka i viss mån återhållande på nyinsättningen av lastbilar. Det torde vidare vara att räkna med att en överföring av lastbilar i skogsbolagens ägo till yrkestrafikutövare kommer att stimuleras, med förbättrat kapacitetsutnyttjande såsom följd.

Under förutsättning att erforderliga åtgärder vidtagas för att säkerställa efterlevnaden av yrkes- och vägtrafikförordningarnas ordnings-, trafiksäkerhets- och arbetstidsbestämmelser torde verkningarna av skogskörslornas frigivande för de i åkeribranschen engagerade icke bli sådana, att särskilda övergångsåtgärder behöver föranstaltas. Brist på lastbilsförare med trafik kort råder sedan flera år inom åkeribranschen. Man synes vidare kunna vänta en fortsatt stigande tillgång på transportuppdrag för lastbilar i yrkesmässig trafik, bl. a. på skogsbrukets område.

I betänkande III beaktar utredningen vad som anförts häröver av remissinstanserna, av vilka flertalet tillstyrker behovsprövningens omedelbara slopande för skogskörslorna med lastbil, men motsätter sig liberaliseringens temporära begränsning till lokala transporter (»eget och angränsande län»). Utredningen framhåller, att olika vägar för genomförande av en dylik liberalisering kan ifrågakomma. Från ett användande av den här i fråga om kooperativ körning föreslagna anordningen — nämligen att från behovsprövning till en början undantaga allenast körning med lastbil om högst 6,5 tons maximilast, resp. med lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 ton — torde dock härvid kunna bortses, enär fordon och fordonskombinationer med denna begränsade lastförmåga endast undantagsvis nyttjas i skogsbruket. De från praktisk synpunkt ifrågakom-

mande liberaliseringsalternativen är antingen att omedelbart helt slopa behovsprövningen (utan temporär begränsning till lokala transporter) eller ock att successivt minska den nuvarande restriktiviteten i behovsprövningen.

Vad angår det mot behovsprövningens slopande anförda argumentet, att kvarstående behovsprövning för övrig lastbilstrafik därigenom skulle försvåras, måste beaktas, att i den mån aktuell driftstatistik över den yrkesmässiga trafikens sysselsättning lägges till grund för prövningen, avspeglar denna statistik sysselsättningsläget inom hela det ifrågakommande trafikområdet och inkluderar sålunda också skogsbilarnas transportarbete. Någon principiell ändring av de på driftstatistiken grundade förutsättningarna för behovsprövningen skulle sålunda ej inträda. Svårigheten ligger i stället däri, att tillståndsmyndigheten vid sin bedömning av de framtida trafikbehoven icke känner storleken av den potentiella tillgången på skogsbilar. Då riktpunkten för tillståndsgivningen är en allmän liberalisering av den yrkesmässiga trafiken, bör det ligga närmast till hands att icke fästa alltför stor vikt vid denna potentiella tillgång utan huvudsakligen grunda kvarvarande behovsprövning på de aktuella sysselsättningsförhållandena. Skulle därigenom på något håll en temporär överdimensionering av den yrkesmässiga bilparken uppstå, så är detta en företeelse som alltid kan uppkomma vid effektiv konkurrens och som man måste räkna med även sedan all behovsprövning avskaffats.

Argumentet att i lokal trafik insätta större lastbilar kan vid frigivning av skogskörslorna komma att överföras till fjärrtrafik har av trafikutredningen behandlats i betänkande I (s. 357 f.). Det torde få ankomma på biltrafiknämnden att inom ramen för den liberalisering av den yrkesmässiga fjärrtrafiken, som föreslås i det följande, på lämpligt sätt övergångsvis styra denna utveckling till undvikande av en alltför brådstörtad omställning.

Trafikutredningen förordar sålunda i anslutning till det tidigare framförda principiella betraktelsesättet men jämväl under hänsynstagande till angelägenheten av att liberaliseringen snarast möjligt får sin verkan på det för exportindustrin viktiga skogsbrukets område — där såsom nämnts ett fullständigt och omedelbart borttagande av behovsprövningen också tillstyrkts av flertalet remissinstanser — ett borttagande från och med den *första reformetappen* av behovsprövningen för skogskörslor med lastbil utan någon temporär begränsning till lokala transporter. I sistnämnda hänseende har utredningen tagit del av vissa numera verkställda kompletterande undersökningar, vilka ger vid handen att ehuru transporter av skogsprodukter i vissa fall utföres såsom ren fjärrtrafik — på avstånd upp till 300 km — så faller dock den helt övervägande delen av dessa transporter inom den lokala trafikens område. Vid detta förhållande anser utredningen, att kravet på den tidigare föreslagna temporära begränsningen till lokala transporter icke behöver vidhållas.

Reservation

Ledamöterna Asp, Dillén och Sjöberg har i en reservation anført en mot utredningens majoritet avvikande mening i fråga om sättet för behovsprövningens avveckling. De anser att lastbilstransporter av skogsprodukter icke bör helt fritagas från behovsprövning vare sig under den första eller den andra reformetappen bl. a. på grund av de svårigheter att utföra tillsvidare kvarvarande behovsprövning, som skulle uppstå samt önskvärdheten att genom en mer i lugn försiggående avveckling av regleringskravet motverka omställningssvårigheter för de i transportbranschen verksamma. Enligt deras mening bör en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas på såväl den lokala som fjärtrafikens områden även för skogsbilarna.

Tillämpning av mindre restriktiv behovsprövning

Från och med den *första reformetappen* bör enligt trafikutredningen en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas i fråga om *transporter i övrigt med lastbil*. Det synes angeläget, att redan under den första och än mer under den andra reformetappen en gradvis skeende anpassning av transportapparaten till slutmålet — en effektiv konkurrens — förberedes och genomföres. Övergången till totalt frångående av behovsprövning torde kunna ske genom att till de tillståndsbeviljande myndigheterna ges direktiv att successivt minska skärpan i behovsprövningen. Trafiktillstånd synes böra meddelas — för såväl lokal trafik som fjärtrafik ävensom kombinationer av dessa båda trafikformer — inom ramen för en ökningskvot om förslagsvis 15 procent av föregående års transportarbete med lastbilar i beställningstrafik.

Från och med den *andra reformetappen* bör enligt trafikutredningen vidare en fortsatt mindre restriktiv behovsprövning tillämpas *för transporter i övrigt med lastbil och traktortåg*. Utredningen föreslår en höjning av den årliga kvoten för ökning av beställningstrafiken med lastbil till 20 procent av det under föregående år utförda transportarbetet i dylik trafik för att underlätta en smidig övergång till helt fria nyetableringsförhållanden.

Från och med den *tredje reformetappen* befrias enligt utredningens plan lastbils- och traktortågstrafiken helt från varje slag av behovsprövning. Utredningen förutsätter, att det vid denna tidpunkt även beträffande motorfordonen klarlagts vilken vägtrafikbeskattning, som från samhällsekonomisk synpunkt bör tillämpas, och att denna beskattning också trätt i kraft.

Övriga åtgärder

Bland de i 33 § 2 mom. YTF angivna undantagen från skyldigheten att inneha tillstånd till transportförmedling anser utredningen att redan från och med den *första reformetappen* torde böra införas det fall, då i transportförmedling mellan vissa orter utnyttjas uteslutande fordon i buss- eller last-

bilslinjetrafik, oavsett om godsbefordringen därvid sker allenast i linjetrafiken eller i kombination med därtill anslutande transportförmedling.

Bestämmelserna i YTF rörande lokalområden, transportplikt och taxeplikt förutsättes alltså skola tillsvidare gälla under den första reformetappen.

Från och med den *andra reformetappen* bör enligt trafikutredningen behovsprövningen borttagas i fråga om *transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons maximilast*. Med denna viktgräns synes farhågor för uppkomsten av en oekonomisk trafikefterfrågeinriktning genom ett borttagande av behovsprövningen i fråga om de mindre lastbilarna icke behöva hysas. Å andra sidan blir genom ett dylikt borttagande en stor del av den lokala lastbilstrafiken helt liberaliserad, vilket synes utgöra ett lagom avvägt steg på vägen till fullständig avveckling av behovsprincipen.

Lokalområdesbestämmelser, transportplikt och taxeplikt slopas från och med den *andra reformetappen*, varefter liksom för näringslivet i övrigt gällande konkurrenslagstiftning blir det instrument, varigenom det allmänna kan påverka utvecklingen.

Särskilt yttrande

Ledamoten Kollberg har i ett särskilt yttrande ansett sig böra acceptera majoritetens förslag till kvotssystem såvitt det avser fjärrtrafik och kombinationer mellan fjärrtrafik och lokaltrafik. Vad beträffar enbart lokal trafik förordar Kollberg emellertid ett snabbare borttagande av behovsprövningen. Enligt hans förmenande bör under den första reformetappen behovsprövningen borttagas i fråga om transporter med lastbil och traktor med högst 4 tons maximilast under det att för bilar och traktorer med större maximilast en 15-procentig kvotökning genomföres. Under den andra reformetappen bör behovsprövningen borttagas för lastbilar och traktorer mellan 4 och 6,5 tons maximilast (resp. 8 ton för lastbil med släpvagn) samtidigt som kvotökningen fastställs till 20 procent.

De besvärligheter, som i vissa fall möjligen kunde komma att uppstå vid avgränsning av den lokala trafiken från fjärrtrafiken och som i huvudsak skulle beröra endast en kort övergångstid under andra reformetappen, borde enligt Kollbergs uppfattning ej utgöra hinder för en snabbare liberalisering på detta område.

Reservation

Ledamöterna Asp, Dillén och Sjöberg anmäler i en reservation avvikande mening i fråga om majoritetens utformning av förslaget om hur en mindre restriktiv behovsprövning skall tillämpas rörande transporter i övrigt med lastbil. (Under denna rubrik hänför reservanterna, såsom tidigare nämnts, även skogstransporterna med lastbil.)

Reservanterna uppdelar transporter i övrigt med lastbil i lokala lastbilstransporter och fjärrtrafik med lastbil. Detta motiverar reservanterna med att normtalen, som avser sysselsättningen, endast är praktiskt användbara i vad gäller den lokala trafiken, och dessutom med att en enda ökningskvot för hela den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle bli svår att praktiskt tillämpa, när den måste utnyttjas av skilda tillståndsmyndigheter (biltrafiknämnden för fjärrtrafik och resp. länsstyrelser för lokal trafik) och nödvändiggöra en intern kvotuppdelning tillståndsmyndigheterna emellan.

Enligt reservanternas förslag skall från och med den första reformetappen en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas i fråga om lokala lastbilstransporter i övrigt på följande sätt. Såsom utgångspunkt för bedömandet väljes »normalfallet» d. v. s. att sysselsättningen under åtminstone fem à sex månader av den senast redovisade åttamånadersperioden uppgått till eller överstigit 190 timmar per månad. Ett successivt uppnående av liberaliseringssyftet skulle enligt reservanterna kunna vinnas genom att i en första etapp denna normerande sysselsättningstid sänkes till 180 à 170 timmar per månad. I de fall, då särskilda förhållanden motiverat att annat normtal än 190 timmar hittills tillämpats, bör det tillämpade talet efter motsvarande procentuell minskning tagas till utgångspunkt för bedömningen.

Reservanterna framhåller, att det torde böra ankomma på varje tillståndsmyndighet att på grundval av kännedom om trafikstrukturen inom det av tillståndsgivningen berörda området upplägga en plan för övergång under en tid av förslagsvis fyra år från den nuvarande relativt stränga behovsprövningen till full frihet från sådan prövning. Att ensartade regler för en dylik övergång icke låter sig uppställa har sin förklaring i den olikartade struktur, som den yrkesmässiga lastbilstrafiken har inom skilda delar av landet.

För att icke trafikutövare skall kunna undvika insättandet av konkurrerande lastbilar genom att underlåta anteckna utförd körning i de till grund för driftstatistiken liggande körrapporterna och därigenom hålla den rapporterade sysselsättningen nere under normtalen föreslår reservanterna, att trafiktillstånd under alla omständigheter meddelas inom ramen för en årlig ökningskvot om förslagsvis 10 procent av föregående års transportarbete med lastbilar i lokal beställningstrafik inom lastbilscentralens verksamhetsområde, även om en tillämpning av normtalen i och för sig icke skulle ge anledning härtill.

Enligt reservanternas förslag skall en mindre restriktiv behovsprövning tillämpas i fråga om fjärrtrafik på så sätt att biltrafiknämnden inom ramen för en årlig ökningskvot om förslagsvis 15 procent av föregående års transportarbete i yrkesmässig fjärrtrafik med lastbil meddelar nya tillstånd till transportförmedling resp. yrkesmässig trafik för tillgodoseende

av fjärrtrafiksbehov. Även kooperativ körning inriktad på fjärrtrafik bör bli tillgodosedd inom kvoten.

Reservanterna framhåller, att driftstatistiken icke på samma sätt som för den lokala trafikens del kan utnyttjas i fråga om fjärrtrafik vid liberaliseringens genomförande. Detta har sin grund däri att fjärrtrafiken med lastbil har stora möjligheter att övertaga trafikunderlag från järnvägens affärsbanenät intill dess SJ:s taxesättning kunnat anpassas till de reella kostnads- och efterfrågeförhållandena på detta nät. Fjärrtrafikbilarnas sysselsättning skulle vid nämnda förhållanden komma att förbli mycket hög, och en på driftstatistiken grundad nyinsättning av fjärrtrafikbilar skulle därför sannolikt bli mycket omfattande.

Restriktiviteten i tillståndsgivningen bör enligt reservanterna från och med den andra reformetappen ytterligare mildras i fråga om lokala transporter i övrigt med lastbil och traktortåg. Den för behovsprövningen normgivande gränsen för de i drift varande medelstora eller tyngre lastbilarnas i yrkesmässig trafik sysselsättning bör sålunda generellt sänkas till förslagsvis 160 timmar per månad samtidigt som den årliga ökningskvoten höjes till 15 procent. Tillstånd att med firmabilar befordra fyllnads- och returgoods bör nu dock utan hinder härav meddelas, därest affärsföretaget befinnes lämpligen kunna tillhandagå allmänheten med utförande av dylika transporter, och hänsyn bör sålunda i dessa fall icke tagas till den rena yrkestrafikens sysselsättningsförhållanden. Den årliga kvoten för ökningen av fjärrtrafiken med lastbil höjs för att underlätta en smidig övergång till helt fria nyetableringsförhållanden till 20 procent av det under föregående år utförda transportarbetet i dylik trafik.

Reservanterna instämmer i vad utredningsmajoritetens anförts i övrigt med avseende på den andra reformetappen, men föreslår dessutom att transporter med specialbilar då befrias från behovsprövning.

Sambruk av privat personbil

Begreppet yrkesmässig trafik definieras i 1 § YTF såsom trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Jämlikt 5 § YTF må yrkesmässig trafik bedrivas endast efter vederbörligt tillstånd (trafiktillstånd). Trafiktillstånd må jämlikt 12 § samma förordning meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken finnes behövlig samt i övrigt lämplig. Infordrande av yttranden över ansökan om trafiktillstånd må jämlikt 11 § inskränkas eller underlåtas bl. a. då ansökningen avser att vid färd med personautomobil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg till och från arbetet. Dessutom stadgas i samma paragraf att tillstånd för dylik trafik må förklaras gälla utan skyldighet för föraren att inneha trafik kort och godkännande av bilen för användning i yrkesmässig trafik.

I prop. 1940: 115 framlades förslaget till nuvarande YTF. Föredragande departementschefen anförde därvid bl. a. att det måste anses riktigt, att de, som med vederbörligt tillstånd ägnar sig åt utövningen av biltrafik såsom yrke och iklätt sig därmed förenade förpliktelser, skyddas mot att andra söker bereda sig sådana förmåner, som kan följa med yrkesutövningen, utan att ikläda sig motsvarande förpliktelser. Däremot synes det anspråk på skydd mot obehörig yrkesutövning, som trafikbilägarna med fog kan framställa, icke böra utsträckas till att avse monopol på varje i samhället förekommande än så tillfällig körning, för vilken ersättning utgår, eller med andra ord till att varje sådan körning skulle, om den utfördes utan tillstånd till yrkesmässig trafik, kriminaliseras såsom intrång i den yrkesmässiga trafiken. Vidare anfördes i departementschefens uttalande att en rent tillfällig körning, som ej antydde försök att systematiskt utnyttja bilen för förvärvsändamål, borde på grund härav liksom dittills icke vara hänförlig till yrkesmässig trafik, även om ersättning för densamma utgått.

För samåkning i privat personbil till och från arbetsplats kan numera — sedan den 1 juli 1954 — trafiktillstånd i större utsträckning än tidigare erhållas. Vid riksdagsbehandlingen av propositionen nr 204 till 1954 års riksdag med förslag till ändring av 11 § YTF tillstyrkte andra lagutskottet i sitt utlåtande nr 36 den i propositionen angivna ändringen, men framhöll att en slutlig lösning icke kunde ske utan mera ingående utredning om den inverkan som den ifrågavarande samåkningen kunde få på trafikunderlaget för de reguljära transportmedlen, samt om möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningens behov av sådana trafikmedel. Beträffande behovsprövningen anförde utskottet att därvid främst borde vara avgörande, om den ifrågasatta samåkningen framstode såsom en praktisk lösning av de berörda arbetstagarnas reseproblem. Riksdagen godtog vad utskottet anförde.

Frågan huruvida möjligheterna till samåkning till och från arbetsplats bör influeras av intresset att bevara drosktrafikens trafikunderlag har av statsmakterna genom de nu gällande bestämmelserna besvarats nekande — låt vara med ett förbehåll att ståndpunktstagandet vore av provisorisk natur. I sitt ställningstagande till frågan i vilken utsträckning möjlighet till sambruk av privata personbilar bör beredas i dagens läge och tills vidare, utgår utredningen från en strävan att åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Att helt frige yrkesmässig personbefordran med privata personbilar överensstämmer med den frihet att välja transportmedel, som en effektiv konkurrens innebär. Emellertid begränsas möjligheterna till en sådan frihet i främsta rummet av hänsynen till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning med reguljära transportmedel.

I princip hyser utredningen i enlighet med sin allmänna trafikpolitiska inställning sympatier för ett omedelbart genomförande av en frihet på detta område av minst den omfattning, som 1944 års trafikutredning föreslagit,

[1944 års trafikutredning föreslog i sitt betänkande (SOU 1947: 85) att ägare av personbil finge, efter skriftlig anmälan till polismyndighet i den ort där han vore bosatt, vid färd för egen räkning mot ersättning medtaga passagerare utan att körningen skulle anses hänförlig till yrkesmässig trafik], men i avvaktan på säkerställandet av en samhällsnödvändig allmän trafiktjänst på busslinje- och drosktrafikens områden är vissa begränsningar tillsvidare nödvändiga. Sambruk av privata personbilar torde därför tillsvidare kunna ifrågakomma endast för från samhällets synpunkt angelägna trafikbehov d. v. s. de klart nyttobetonade.

Utredningen anför vidare, att de nuvarande bestämmelserna om sambruk av privata personbilar för arbetsresor icke gått in i det allmänna rättsmedvetandet och att de därför icke respekteras i större utsträckning. Detta framgår av att den 1 juli 1960 antalet av länsstyrelserna utfärdade tillstånd för ifrågavarande arbetsresor utgjorde 692 stycken, varav flertalet utfärdats i glesbebyggda län. Detta utgör endast ett trafiktillstånd per 1 500 å 1 600 personbilar. En betydligt större trafikavledning från den allmänna trafiktjänsten än vad tillstånden utvisar har genom yrkesmässigt sambruk av privata personbilar otvivelaktigt redan skett. Kontrollmöjligheterna med avseende på bestämmelsernas efterlevnad är vidare otillfredsställande.

Trafikutredningen föreslår att från tillämpning av YTF:s bestämmelser skall undantagas de fall, där ägare av personbil vid direkt färd därmed mellan egen bostad och arbetsplats mot ersättning medtager uteslutande andra personer på väg till eller från arbetsplats.

Uthyrningsrörelse

YTF stadgar i 32 § att yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) må ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län, där rörelsen skall drivas. I 3 mom. samma paragraf stadgas att tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i övrigt lämplig samt om sökanden är skickad handha densamma. Ansökan om tillstånd skall innehålla uppgift om ort, där rörelsen skall drivas, ävensom uppgift om antalet bilar, som är avsedda att användas i rörelsen. Yttranden över ansökan skall inhämtas på samma sätt som över ansökan om tillstånd för beställningstrafik.

Bil som användes i uthyrningsrörelse måste vara godkänd därför av länsstyrelsen, samt skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning. Tillstånd eller godkännande kan återkallas, när anledning därtill föreligger. Uthyrningsbil får icke tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig inneha gällande körkort för bil och ha uppnått 21 års ålder. Förhyrd bil må icke föras av någon, som icke fyllt 21 år. Annorstädes än inom stad eller tätbebyggt samhälle må ej heller förhyrd bil yrkesmässigt mot ersätt-

ning föras av någon för detta ändamål anlitad person. Därutöver föreskrives anteckningsplikt över bl. a. verkställda uthyrningar.

I skrivelse till kommunikationsdepartementet har Sveriges biluthyrarens riksförbund och Sveriges automobilhandlareförbund gjort framställningar rörande regleringen av uthyrningsverksamheten, vilka överlämnats till 1953 års trafikutredning.

Övergången till bilåldern har enligt trafikutredningen bl. a. gett ökad aktualitet åt frågan om den utsträckning, i vilken möjligheter bör beredas allmänheten att förhyra motorfordon för eget bruk. Med den stora omfattning, som särskilt personbilismen med dess omkring 1,2 milj. fordon fått, är det naturligt, att ett växande behov uppstått att kunna genom hyresavtal tillfälligt disponera bil för olika ändamål. Yrkesmässig uthyrning av personbilar, mopeder och lastbilar bedrives för närvarande i viss omfattning med stöd av särskilt tillstånd enligt 32 § YTF, men möjligheterna till resp. etablering och utvidgning av uthyrningsrörelser är begränsade genom behovsprövning.

Den reglering av uthyrningsverksamheten, varom 32 § YTF innehåller bestämmelser, har tillkommit såväl i konkurrensreglerande syfte som av trafiksäkerhetsskäl och för att i samband med sistnämnda hänsyn tillgodose allmänhetens berättigade krav på en fullgod uthyrningsservice. Utredningen har i första hand granskat regleringen av uthyrningsverksamheten från allmänna trafikpolitiska synpunkter. Härigenom träder frågan om behovsprövningen såsom ett led i handläggningen av ansökningar om tillstånd till uthyrningsrörelse i förgrunden.

Enligt trafikutredningen föreligger icke någon anledning till fortsatt tillämpning av behovsprincipen på förevarande område. De enda skäl, som skulle kunna anföras gentemot införandet av friare konkurrensförhållanden inom uthyrningsverksamheten, måste, om de skall kunna tillerkännas trafikpolitisk relevans, vara grundade på berättigade farhågor antingen för en snedvridning av den på samhällsekonomiska kostnader baserade trafikuppdeleningen eller för ett lederande av den samhällsnödvändiga transportförsörjningen. Trafikutredningen kan för sin del icke finna att uthyrningen av motorfordon utan förare i någon större utsträckning bygger på kunder, vilka eljest skulle tillföras buss- och drosktrafiken. Vad uthyrningen av lastbilar beträffar, är det möjligt att uthyrningsverksamhetens klientel, om hyresmöjligheter icke stod till buds, skulle vända sig till den yrkesmässiga lastbilstrafiken, men då det bortfall av kunder hos åkerierna, som uthyrningsverksamheten kan föranleda, knappast påverkar möjligheterna till upprätthållandet av en tillfredsställande transportförsörjning, saknar detta förhållande betydelse i sammanhanget.

Vid övervägande av de konsekvenser, som ett slopande av behovsprövningen kan få, måste tagas i betraktande, att motorfordonsbeståndet 1961 uppskattningsvis omfattade ca 1 200 000 personbilar, 190 000 registrerings-

pliktiga motorecyklar, 700 000 mopeder, 125 000 lastbilar och 8 000 bussar. Endast en ringa del av hela detta fordonsbestånd användes i yrkesmässig trafik. I uthyrningsverksamhet tillhandahölls av 229 tillståndshavare enligt den 1 juli 1960 gällande tillstånd 631 motorfordon, uppdelade på 606 personbilar, 11 mopeder och 14 lastbilar. Det kan med den omfattande nyinsättning av privata motorfordon, som årligen äger rum, antagas komma att spela mycket liten roll för den totala trafikbilden, om uthyrningsverksamheten skulle öka till flera gånger sin nuvarande omfattning; möjligen skulle nyinsättningen av motorfordon kunna tänkas i någon ringa mån dämpas, vilket från exklusiv transporthushållningssynpunkt ter sig såsom en rationalisering. En efterfrågeanpassad dimensionering av uthyrningsverksamheten skulle på längre sikt bli en följd av behovsprövningens borttagande, och ökade möjligheter skulle skapas att möta en differentierad och säsongmässigt varierande bilefterfrågan till lägre samhälls-ekonomisk kostnad än för närvarande.

Borttagandet av behovsprövningen torde — åtminstone till en början — komma att medföra såväl nyetablering av uthyrningsrörelser som utvidgning av redan existerande sådana. Att förbehålla allenast de nuvarande biluthyrarna rätten att tillgodogöra sig utökningsmöjligheterna — såsom Sveriges biluthyrares riksförbund synes önska — är icke trafikpolitiskt motiverat. Men på såväl nyetablerande företagare som de redan existerande företagen i branschen måste stora krav på lämplighet från både personell och ekonomisk synpunkt uppställas. Biluthyraren bör själv eller genom av vederbörande lokala polismyndighet godkänd föreståndare (varom i förekommande fall föreskrift torde böra intagas i tillståndet) ha möjlighet att ägna personlig skötsel åt sitt företag och ha resurser att tillhandahålla fordon av god kvalitet och beskaffenhet. Biluthyraren bör också själv eller genom lämplighetsprövat ombud vid personlig kontakt konstatera, att hyresmannen uppfyller i 32 § 6 mom. YTF uppställda fordringar samt att han icke på grund av iakttagbara eller kända omständigheter, såsom spritpåverkan, sjukdom eller uppenbar ansvarslöshet, ter sig olämplig att framföra motorfordon.

Trafikutredningen har för närvarande icke funnit anledning föreslå annan ändring i de ordningsföreskrifter, som inrymmes i 32 § 1 och 4—7 mom. YTF, än att föreskriften i 1 mom. andra stycket att ansökan om tillstånd skall innehålla uppgift om antalet av de automobiler, som är avsedda att användas i rörelse, torde kunna utgå såsom obehövlig efter behovsprövningens borttagande. Utredningen finner det emellertid kunna ifrågasättas, om det numera är av behovet påkallat att bibehålla 21-årsregeln i 6 mom. första och andra styckena, ehuru denna fråga ligger helt på trafiksäkerhetens område och därför i princip faller utanför trafikutredningens centrala uppdrag. Vad beträffar föreskriften i 32 § 2 mom., att yttrandena över ansökan skall inhämtas på sätt i 9 § 1 mom. YTF stad-

gas, synes detta förfarande böra inskränkas till hörande av vederbörande polismyndighet samt de andra myndigheter eller institutioner, som kan lämna upplysningar om sökandens vandel och lämplighet såsom utövare av uthyrningsrörelse.

Statens biltrafiknämnds kompetensområde och sammansättning

Enligt 5 § YTF ankommer på biltrafiknämnden att bl. a. meddela tillstånd att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 4 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5 500 kilogram. I övriga fall meddelas tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran av länsstyrelsen i det län, varest stationsort för trafiken skall förläggas.

I betänkande I har trafikutredningen behandlat frågan om vissa provisoriska ändringar av *statens biltrafiknämnds kompetensområde*. Trafikutredningen förklarar därvid att man icke närmare behandlar de frågor som berör den statliga trafikorganisationen och de trafikreglerande myndigheternas arbetsuppgifter och gestaltning — ett frågekomplex som ansetts i princip böra upptagas till övervägande på ett stadium, då måttet av mera varaktigt kvarstående trafikregleringar blivit fastställt. Det kan emellertid icke undvikas, att trafikens utveckling och i samband därmed vunna erfarenheter i vissa fall gör organisatoriska ändringar aktuella. Med hänsyn till att den definitiva utformningen av den statliga trafikpolitiken och den därav föranledda tillämpningen av densamma med viss sannolikhet kan påfordra en mera allmän organisatorisk omgestaltning av olika trafikreglerande myndigheters verksamhet, bör de ändringar, som dessförinnan ter sig erforderliga, ses såsom provisoriska och icke föregripande den slutliga organisationen.

Uppdelningen av trafiktillståndsgivningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna har haft till syfte att till nämnden förlägga tillståndsgivningen beträffande lastbilar som användes i fjärrtrafik — ett syftemål som man sökt realisera genom att till nämndens kompetensområde hänföra lastbilar med större lastförmåga än som vid kompetensfördelningens fastställande vanligen kom till användning i lokal trafik.

Som en följd av såväl den fortgående höjningen av vägbärigheten och vägstandarden i övrigt som den bl. a. härigenom möjliggjorda produktionen och användningen av lastbilar med allt högre lastförmåga har en klar förskjutning i omfattningen av de kompetensområden, som faller under biltrafiknämnden, å ena, samt länsstyrelserna, å andra sidan, ägt rum under 1950-talet. Den kompetensgräns, som fastställdes år 1950, förlägger i dagens läge icke längre tyngdpunkten i tillståndsgivningen för de lokala transporterna till länsstyrelserna; endast i fråga om ungefärligen en sjundedel av

de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna torde länsstyrelserna numera vara trafiktillståndsmyndighet, medan återstående lastbilar tillhör biltrafiknämndens kompetensområde, ehuru uppskattningsvis blott 15—20 procent av dessa bilar i större eller mindre utsträckning kommer till användning i fjärrtrafik. Biltrafiknämndens arbetsbörda har till följd av den utveckling som ägt rum väsentligt ökat. Antalet av nämnden handlagda ärenden rörande tillstånd till beställningstrafik med lastbil har från år 1950 till år 1960 mer än fördubblats.

Det torde i stort sett bland berörda fackmyndigheter råda enighet därom, att — så länge nuvarande trafikregleringssystem i huvudsak bibehålles — en ordning bör eftersträvas som såvitt möjligt åt biltrafiknämnden förbehåller tillståndsgivningen för fjärrtrafiken med lastbil och åt länsstyrelserna tillståndsgivningen för den lokalt begränsade lastbilstrafiken. Att till länsstyrelserna förlägga hela den ifrågavarande tillståndsgivningen, alltså även beträffande fjärrtrafiken, låter sig däremot icke göra, då det icke kan komma i fråga att regleringsåtgärder avseende den över hela landet utbredda fjärrtrafiken skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter. Det skulle visserligen teoretiskt sett kunna tänkas, att de länsstyrelser, vilkas län berördes av en ifrågasatt fjärrtrafik, gemensamt meddelade beslut rörande densamma, men varandra motverkande beslut skulle säkerligen icke kunna undvikas, och den översiktliga enhetligheten i fjärrtrafikregleringen skulle helt gå förlorad.

I princip bör tillsvidare tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som kan väntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter tillkomma lokala myndigheter, medan biltrafiknämnden bör bibehålla tillståndsprövningen i fråga om det fordonsbestånd, som i första hand synes vara avsett för fjärrtrafik och med största sannolikhet kan nyttjas i sådan trafik. Svårigheter föreligger emellertid att med någon större grad av säkerhet på grundval av tekniska data rörande lastbilsbeståndet avgöra vilken del därav som kommer att användas för lokala transporter och vilken del som är avsedd för fjärrtrafik.

Trafikutredningen redovisar en granskning av hur de lastklasser, på vilka de i egentlig fjärrtrafik under mars—april 1959 använda lastbilarna var fördelade samt en undersökning avseende juni 1960 av maximilasterna hos de fordon och fordonskombinationer, som huvudsakligen brukas i yrkesmässig fjärrtrafik. Den senare undersökningen har med biltrafiknämndens medverkan utförts hos landets lastbilscentraler och omfattar dels lastbilar, som brukas utan släpvagn (lastbil med påhängsvagn dock inräknad i denna kategori), dels lastbilar brukade i kombination med släpvagn. Om man — med reservation för brister och ofullständigheter i undersökningen — lägger densamma till grund för en bedömning av möjligheterna till en viktsgränsförskjutning, som utan att till länsstyrelserna i nämnvärd utsträckning överföra bestämmanderätt över fjärrtrafikbilar,

ökar deras kompetensområde med avseende på den lokala lastbilstrafiken, skulle utrymme för en höjning av viktsgränserna till 5 å 5,5 ton för enbart lastbil och till 9 å 10 ton för lastbil jämte släpvagn föreligga.

Den snabba kapacitetsutvecklingen inom lastbils- och släpvnagsbeståndet har fört med sig att stor lastförmåga hos en lastbil icke längre kan anses i och för sig indicera användning i fjärrtrafik. Den nuvarande viktsgränsen pålägger biltrafiknämnden tillståndsgivningen för mer än 18 000 lastbilar, vilka med eller utan släpvagn huvudsakligen brukas i lokal trafik. Utvecklingen har sålunda lett till att viktsgränssystemet för kompetensfördelningen kommit att allt mindre tjäna det syfte, det från början avsetts skola tillgodose.

Någon mot grundprinciperna för kompetensfördelningen i väsentlig mån stridande uppdelning av tillståndsgivningen torde icke behöva befaras om viktsgränsen för enbart lastbil nu höjes till 6,5 ton. I vad avser fordonskombinationerna torde däremot en större försiktighet vid viktsgränsjusteringen vara motiverad. En mera väsentlig allmän höjning av viktsgränsen för fordonskombinationerna skulle kunna leda till att i fjärrtrafik okontrollerat insattes ursprungligen för lokaltrafik avsedda fordonskombinationer, ehuru det trafikbehov, som dessa ekipage därvid skulle komma att tillgodose, kunde tänkas till lägre samhällsekonomisk kostnad bli tillgodosett med de större fordonskombinationer, som biltrafiknämnden prövar här för lämpliga. Utredningen har därför funnit hänsynen till YTF:s syfte med kompetensfördelningen på detta område kräva större varsamhet vid en viktsgränsförskjutning och stannat för en viktsgräns om 8 ton för lastbil jämte släpvagn.

Trafikutredningen föreslår sålunda, att i 5 § YTF göres den ändringen att tillstånd att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden och i fråga om övrig beställningstrafik för godsbefordran av vederbörande länsstyrelse.

Vad beträffar *biltrafiknämndens sammansättning* lämnar trafikutredningen en redogörelse för bl. a. tillkomsten av gällande bestämmelser. Enligt 12 § instruktionen för biltrafiknämnden avgöres mera betydelsefulla ärenden av nämnden in pleno genom majoritetsbeslut under det att andra ärenden avgöres av ordföranden (ställföreträdaren) eller, enligt bemyndigande av nämnden, av där anställd byråchef eller annan befattningshavare.

I avvaktan på att underlag erhålles för en slutlig prövning av biltrafiknämndens eventuella framtida uppgifter och organisation synes det trafikutredningen i strävandet att åstadkomma en ordning, som ger största möjliga objektivitet och kontinuitet i trafiktillståndsgivningen, vara lämpligt antingen att den beslutsform inom nämnden införes, som föredragande de-

partementschefen angav i prop. 1940:115 och enligt vilken nämndens tillståndsbeslut fattas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar med rätt för ledamöterna i nämnden att deltaga i överläggningar angående besluten samt få sina meningar, därest de avviker från fattat beslut, antecknade till protokollet, eller ock att antalet ledamöter i nämnden från nuvarande sju utökas till tio, därvid de nytillkommande ledamöterna utan att i nämnden företräda speciella, av yrkestrafikregleringen berörda trafik-, yrkes- eller näringsintressen skall äga sakkunskap i fråga om de viktigare allmänna samhällsekonomiska intressen, som hänger samman med det inrikes transportväsendets utformning i dess helhet.

Reservation

Ledamoten Kollberg anför i reservation till betänkande I att en fullständig decentralisering av tillståndsgivningen för beställningstrafik för godsbefordran nu bör komma till stånd i enlighet med 1958 års besparingsutrednings förslag. I fortsättningen bör alltså enligt hans mening all sådan tillståndsgivning ombesörjas av länsstyrelserna.

Vad beträffar biltrafiknämndens personalresurser samt nämndens arbetsformer och organisation framhåller Kollberg, att han ställer sig tveksam till lämpligheten av en ökad kontroll av färdskrivardiagrammen (jfr s. 186). Kollberg anser vidare att nämndens kansli icke bör utbyggas samt att de ifrågasatta ändringarna av beslutsformer och organisation bör anstå.

Översyn av vissa trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelser m. m.

Trafikutredningen har i betänkningarna I och III framfört synpunkter rörande åtgärder på trafiksäkerhetens och arbetarskyddets områden. Utredningen framhåller bl. a., att trafiksäkerhetsfrågorna vid det trafikpolitiska handlandet i möjligaste mån bör lösas med sikte på den trafiksituation, som framstår såsom ett slutmål för detta handlande, d. v. s. en av andra hänsyn än ordnings- och trafiksäkerhetshänsyn obunden trafik, vare sig denna bedrives yrkesmässigt eller ej. Någon anledning att på yrkesmässigt trafik ställa andra trafiksäkerhetskrav än dem, som bör gälla för trafiken i övrigt, föreligger därför icke med mindre det kan antagas, att de särskilda förhållanden under vilka den yrkesmässiga trafiken kan komma att bedrivas, gör speciella trafiksäkerhetsåtgärder nödvändiga. Vad gäller frågan om trafik kortsplikt bör sålunda denna i princip behandlas såsom ett allmänt trafiksäkerhetsproblem och endast föranleda särbestämmelser för förare i yrkesmässig trafik, därest körning i sådan trafik — genomgående eller för vissa fall — får anses innebära trafiksvårighetsmoment utöver de eljest normalt förekommande.

Utredningen berör även frågan om trafik kortsplikt för förande av trak-

tor och anför att det i detta sammanhang icke föreligger skäl att införa trafikförsäkringsplikt för traktorkörningar, emedan frivandets av de yrkesmässiga skogskörslorna med traktortåg under de första och andra reformetapperna skall begränsas till körningar, som på allmän väg framgår på sträckor om högst 15 km. Frivandet i andra etappen av de mera sporadiskt förekommande lantbrukstransporterna med traktortåg påkallar ej heller någon trafikförsäkringsplikt. Övriga yrkesmässiga transporter på gator och allmänna vägar med traktortåg kommer däremot att vara underkastade YTF fram till tidpunkten för den tilltänkta allmänna liberaliseringen. Härigenom blir förare av s. k. trafiktraktorer alltså underkastade trafikförsäkringsplikt.

Trafikutredningen finner det icke vara påkallat, att nu och i förevarande sammanhang överse de materiella bestämmelser, som reglerar förfarandet med registreringsbesiktning, ombesiktning på förekommen anledning och den nyinförda särskilda kopplingsbesiktningen. En mera allmän användning av traktortåg på gator och allmänna vägar synes visserligen i princip böra föranleda att därvid brukade släpfordon underkastas de allmänna besiktnings- och registreringsbestämmelserna, men vid den begränsning tillslut av frivandet utav de yrkesmässiga skogs- och lantbrukskörslorna med traktortåg, som föreslagits, synes införande av skyldighet till initialbesiktning — även om den från allmän trafiksäkerhetssynpunkt kan ha berättigande — icke framstå såsom en förutsättning för eller följd av liberaliseringsåtgärden. Särskild utredning av spörsmålet om besiktnings- och registreringskyldighet i fråga om traktorsläpvagnar ter sig angelägen före den tredje reformetappens allmänna frivande av traktortågstrafiken, vilken då med sannolikhet kommer att i icke obetydlig utsträckning ingå såsom ett element i den allmänna vägtrafiken.

Utredningen har även understrukit betydelsen av arbetarskydd. Uppmärksamheten härvidlag bör koncentreras på en verkningsfull kontroll av skyddsbestämmelsernas efterlevnad, och liberaliseringen såsom sådan torde enligt utredningen i och för sig icke kunna tagas till intäkt för en skärpning av de materiella bestämmelser, som reglerar detta skydd. I den mån sålunda icke en dylik skärpning grundas på trafiksäkerhetsskäl synes det böra överlåtas åt de kollektivavtalsslutande parterna att överenskomma om arbets- och vilotidsfrågornas reglering inom ramen för det socialt godtagbara, och denna ram — för närvarande fastlagd i 28 § YTF — torde icke böra minskas annat än därest hittillsvarande bestämmelser framstår såsom socialt sett otillfredsställande eller såsom en konfirmation av genom kollektivavtal hävdvunna ytterligare arbetstidsbegränsningar på transportmarknaden.

Trafikutredningen behandlar dessutom frågan om kontroll av trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelsernas efterlevnad. I den del liberali-

seringen av lastbilstrafiken sker i form av en mindre restriktiv tillståndsgivning torde, enligt utredningen, utvecklingen på detta trafikområde kunna väntas förlöpa i mera lugn takt. Större möjligheter att anpassa tillståndsprövningen också efter de för trafikövervakning faktiskt tillgängliga resurserna erbjuder sig härigenom. Av statspolisintendentens och andra remissinstansers yttranden över betänkande I framgår emellertid, att ordningsstatspolisens resurser även med den av 1962 års riksdag medgivna utökningen redan i och för sig anses klart underdimensionerade för övervakning av den existerande trafiken och att en liberalisering som leder till hårdnande konkurrens — i vilken form den än genomföres — måste komma att ytterligare accentuera denna brist. Utredningen har givit vissa närmare preciserade förslag rörande ökning av ordningsstatspolisens numerär.

Enligt trafikutredningens uppfattning kan den ökning av biltrafiknämndens kapacitet för efterhandskontroll av färdskrivardigram, som i avbidan på resultatet av utredningen rörande användning av maskinella hjälpmedel medgetts av 1962 års riksdag, motsvara de kontrollkrav som ansetts böra uppställas såsom villkor för en liberalisering av lastbilstrafiken. Trafikutredningen framhåller vidare i betänkande III, att när det gäller efterlevnaden av bestämmelserna om förares arbets- och vilotid synes kontrollen — vare sig den utföres manuellt eller maskinellt — främst böra inriktas på sådan körning, där risken för överträdelser av dessa bestämmelser kan antas vara störst, t. ex. i körningar på ackord och i fjärtrafik.

Slutligen har trafikutredningen upptagit den i ett par remissyttranden väckta frågan om lämpligheten av att inrätta en särskild arbetsinspektion för vägtrafiken.

Reservation

Ledamoten Odhner har i reservation till betänkande III ansett att strävan att höja trafiksäkerheten i dagens läge med tilltagande trafikintensitet är ett starkt motiv för skärpta arbetstidsbestämmelser och att det därför från trafiksäkerhetssynpunkt hade varit motiverat att utredningen tagit upp frågan om förkortad maximiarbets tid till behandling. Dessutom understryker reservanten vikten av att ifrågavarande bestämmelser får sin plats i VTF, så att de får en vidsträcktare giltighet. Slutligen anser reservanten att företagarna inom lastbilstrafikområdet bör ha ett större ansvar för överträdelser av trafiksäkerhetsföreskrifter än vad för närvarande är fallet.

Framställning från länsstyrelsen i Gotlands län ang. ersättning till statlig busstrafik m. m.

I skrivelse den 31 augusti 1962 har länsstyrelsen i Gotlands län hemställt att Kungl. Maj:t måtte dels utfärda anvisningar om företrädesrätt till skolbarnstransporter för bussföretag, som bedriver linjetrafik, dels ock

föreslå riksdagen att kungörelsen om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden må få tillämpning även på trafikföretag som äges av staten.

Länsstyrelsen framhåller att sedan järnvägstrafiken på Gotland nedlagts fr. o. m. den 1 oktober 1960, är allmänheten på den gotländska landsbygden helt hänvisad till linjetrafik med omnibus för resor inom länet med kollektivt trafikmedel. SJ är enda koncessionshavaren för denna linjetrafik. Företaget gjorde 1962 vissa nedskärningar i busstrafiken och har sedermera anmält planer på ytterligare beskärning av denna trafik.

Länsstyrelsen erinrar i sin framställning om att statsmakterna genom driftbidrag till statsbanorna och statsbidrag till icke statliga busslinjer motverkat den utveckling som skulle följa om trafikens upprätthållande gjordes beroende av rent driftekonomiska synpunkter. Därutöver hänvisas till att 1953 års trafikutredning utgått från att ett kompensationsförfarande i form av ersättning blir aktuellt ej blott i fråga om järnvägspersontrafiken utan även i fråga om busstrafiken.

Länsstyrelsen utgår från att problemen för busslinjetrafiken på Gotland begränsar sig till frågan om förfaringssättet för att utverka stöd åt en busstrafik, som eljest lämnar stora delar av länets vitala transportintressen åt sitt öde. Något annat sätt att komma till rätta med den förutsedda situationen synes icke föreligga än att bidrag till upprätthållande av busslinjetrafiken även får utgå till trafikföretag, som äges av staten. Enligt länsstyrelsens mening är det dessutom i hög grad önskvärt att anvisningar snarast utfärdas av Kungl. Maj:t om företrädesrätt till skolbarnstransporter enligt 1953 års trafikutrednings förslag för bussföretag som bedriver linjetrafik.

Yttranden

Det övervägande antalet remissinstanser har direkt anslutit sig till eller icke haft någon erinran mot de reformåtgärder på landsvägstrafikens område som trafikutredningen föreslagit. Sålunda anser *landsorganisationen* många skäl tala för en liberalisering av den yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken enligt i huvudsak det tidsschema och tillvägagångssätt, som utredningen föreslår. *Länsstyrelsen i Stockholms län* framhåller att planens begränsning till att avse enbart den huvudsakliga godstrafiken otvivelaktigt torde innebära betydliga fördelar.

Några remissinstanser har anfört avvikande meningar i fråga om reformprogrammets genomförande. *Svenska transportarbetareförbundet* ifrågasätter det rationella från samhällelig synpunkt i de föreslagna åtgärderna och menar, att en generösare tillståndsgivning och ett beaktande av behovet av utbyggd lastbilstrafik skulle kunna eliminera de negativa faktorer, som för dagen kan konstateras. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* anser att utredningen åstadkommit en alltför komplicerad plan och ställer sig

mycket tveksam till frågan huruvida planen i sin föreslagna form är lämplig.

I yttranden över trafikutredningens förslag till undantag från yrkestrafikförordningens tillämpning har det helt övervägande antalet remissinstanser tillstyrkt eller lämnat utredningens förslag utan erinran. Några remissinstanser anser emellertid att även andra transportkategorier dessutom bör undantagas t. ex. transporter av post med andra än postverket tillhöriga fordon, tidningstransporter, likbilstransporter, begravningskörningar (blomtransporter), fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport, sand- och grustransporter vid snöfall och isbildning, transporter med specialbilar (livdjur, bilar, oljor m. m.), returtransporter från livsmedelsfabriker t. ex. av melass, slamkalk och kokt foderpotatis. *Länsstyrelsen i Jönköpings län* ifrågasätter om inte jämväl från förordningens tillämpning bör undantagas lastfordon med lastkapacitet ej överstigande ett eller ett och ett halvt ton. Åtminstone bör alla slags paketvagnar o. d. undantagas. *Näringsorganisationerna* anför att man från jordbrukshåll framhållit det irrationella i att de transportörer som har nödvändig utrustning för att transportera djur till slakteri, icke skall ha rätt att även transportera livdjur utan särskilt tillstånd.

Beträffande detaljerna i utredningens förslag på detta område har remissinstanserna anfört bl. a. följande. Förslaget att undantaga transporter av betfor, renhållningstransporter samt transporter av fabrikspotatis etc. har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av samtliga remissinstanser, som yttrat sig däröver. Snötransporternas undantagande tillstyrkes eller lämnas utan erinran på ett undantag när i samtliga yttranden därom. *Akeriföretagarnas centralförening* menar sålunda att snötransporternas undantagande allvarligt kommer att rubba sysselsättningsgrunden för den yrkesmässiga lastbilstrafiken under vintersäsongen.

Statens trafiksäkerhetsråd anser inga hinder från trafiksäkerhetssynpunkt möta mot undantagande av transporter med registrerad motorcykel. *Överståthållarämbetet* å andra sidan befarar att de, som på grund av bristande lämplighet förvägrats trafiktillstånd för lastbil, kan väntas ägna sig åt yrkestrafik med motorcykel.

Trafikutredningens förslag att undantaga från YTF:s tillämpning vissa traktortågstransporter — skogskörslor i första reformetappen, lantbruks-transporter i andra — har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser. *Länsstyrelsen i Örebro län* tillstyrker utredningens förslag med avseende på såväl skogs- som lantbrukstransporter med traktortåg och anför att anledningen därtill är att det för närvarande ej synes vara möjligt att på annat sätt tillgodose ifrågavarande transportbehov. *Riksförbundet Landsbygdens folk* anser att frigivningen av skogstransporter med traktortåg bör avse även övriga transporter, som har samband med skogsskötsel och drivningsarbete, såsom förflyttning av

skogskojo, lastapparater och annan materiel. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* ifrågasätter lämpligheten av att maximera transportsträckan på allmän väg, emedan traktortågens begränsade hastighet gör att de lämpligen icke kan användas för transporter på längre sträckor. Med hänsyn till att traktorbeskattningsfrågan ännu icke lösts vill länsstyrelsen emellertid icke motsätta sig utredningens förslag. Länsstyrelsen påpekar dock, att övervakningen av bestämmelsernas efterlevnad kommer att bli mycket svår och kanske helt omöjlig. Vidare anser länsstyrelsen att frågan om ökade krav på förarkompetens allvarligt bör prövas. Liknande synpunkter anföres av *länsstyrelserna i Uppsala, Jämtlands och Norrbottens län*.

Några remissinstanser avstyrker förslaget. Sålunda framhåller *länsstyrelsen i Stockholms län* bl. a. att traktortågstrafik på allmän väg från trafiksäkerhetssynpunkt i möjligaste mån bör begränsas. Denna uppfattning menar länsstyrelsen accentueras ytterligare genom att traktorer icke kommer att omfattas av den ifrågasatta säkerhetsinspektionen. Även *statens trafiksäkerhetsråd* avstyrker och *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* finner starka skäl tala mot utredningens ifrågavarande förslag bl. a. på grund av att traktortågen utgör trafikfara på allmän väg och att frågorna om förarkompetensen icke lösts. *Statens biltrafiknämnd* framhåller att, så länge skattefriheten för traktorerna kvarstår samt bestämmelserna om körtid, arbetstid, vilotid och trafikkort endast gäller för yrkesmässig trafik, konkurrensförhållandet mellan bil och traktor avsevärt rubbas genom att traktortransporterna undantagas från YTF.

I yttrandena över trafikutredningens förslag i betänkande I att slopa behovsprövningen vid kooperativ körning har det övervägande antalet remissinstanser tillstyrkt utredningens förslag. Den föreslagna temporära begränsningen till lokala transporter — » eget och angränsande län » — avstyrkes emellertid på ett undantag när av samtliga de remissinstanser, som uttalat sig i frågan.

Flertalet som uttalar sig om utredningens modifierade förslag i betänkande III har tillstyrkt detsamma och med tillfredsställelse konstaterat att räjongbestämmelserna slopats. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anför bl. a. att sådana faktorer, som att en mindre restriktiv behovsprövning för övriga transporter samtidigt skall tillämpas och att ytterligare väsentliga lättnader i den bestående regleringen avses genomföras efter två år, synes komma att få en återhållande verkan, då det gäller etableringen av sådana juridiska personer, som förutsättes erhålla rätt att utföra kooperativ körning. Länsstyrelsen anser sig numera i denna del kunna biträda utredningsförslaget.

Statens biltrafiknämnd anser, att reformen icke bör genomföras i den första etappen, och att den från trafikanternas synpunkt får en blygsam effekt. Enligt *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* synes utredningens avsikt

vara att den kooperativa körningen skulle bli en övergångsform till åkeriverksamhet med firmabilar och framhåller, att yrkesmässig trafik icke bör bedrivas såsom bisyssla. *Svenska transportarbetareförbundet* påpekar, att om icke de kooperativa företagen ansluter sig till åkeriföretagarnas organisationer, kommer utarbetandet av driftstatistiken att åvila länsstyrelserna, vilka då blir tvingade att kräva personalförstärkning.

Förslaget om behovsprövningens slopande vid transporter av fyllnads- och returgods i samband med mjölktransport tillstyrkes av det övervägande antalet remissinstanser. Av dessa ifrågasätter *överstyrelsen för ekonomisk försvarsberedskap* samt *länsstyrelserna i Södermanlands, Östergötlands, Malmöhus och Västernorrlands län* om icke ifrågavarande transporter borde helt undantagas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser. *Riksförbundet Landsbygdens folk* anför, att behovsprövningen bör borttagas för mjölkbilar beträffande alla slags transporter.

Generalpoststyrelsen, statens biltrafiknämnd, länsstyrelsen i Norrbottens län, Svenska järnvägsföreningen och Svenska omnibusägareförbundet påtalar det avbräck reformen innebär för den reguljära busstrafiken och menar, att det allmänna tvingas träda emellan med ekonomiskt stöd.

Trafikutredningens förslag i betänkande III angående behovsprövningens slopande vid skogstransporter med lastbil har på de av utredningen anförda skälen tillstyrkts av flertalet remissinstanser. *Länsstyrelsen i Västmanlands län* framhåller att både i detta skogrika län och på andra håll i landet pågår en omvandling av skogsbrukets arbetsförhållanden, som är både genomgripande och angelägen. Arbetskraftsåtgången för att få fram virket ur skogen måste minskas mycket väsentligt. Nya redskap för avverkning och transporter tages därvid i anspråk. En vanlig kombination är därvid en skogsarbetare med lastbil, försedd med särskilda lastningsanordningar, som sparar arbete och kraft. Denna tekniska utveckling bör på alla sätt stimuleras. Det är därför särskilt olyckligt om den hämmas genom konserverandet av en biltrafikreglering, som tillkommit under helt andra förhållanden. Med hänsyn till pågående rationalisering inom skogsbruket är det av stor vikt att de av utredningen till etapp I hänförliga lätnaderna beträffande skogstransporter omedelbart genomföres. *Länsstyrelsen i Värmlands län* anför bl. a. att möjlighet härigenom i viss utsträckning öppnas till fjärrtrafik utan behovsprövning, innan sådan prövning avskaffats för övrig fjärrtrafik. Från principiell synpunkt kan detta sägas vara mindre tillfredsställande. Med hänsyn till skogstransporternas speciella natur måste emellertid geografiska begränsningar, direkta eller indirekta anses mindre lämpliga. Övervägande delen av dessa transporter torde också, som utredningen framhåller, utföras i lokal trafik. Med hän-

syn till vad nu anförts, har länsstyrelsen icke något att erinra mot utredningens förslag i denna del. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* finner övervägande skäl tala för majoritetens förslag. *Svenska järnvägsföreningen* menar att det är önskvärt att liberaliseringen sker parallellt mellan skogstransporter med traktortåg och lastbil. *Järnvägsrådet* har särskilt framhållit betydelsen av att skogsbruket med hänsyn till angelägenheten av att på allt sätt skapa bättre förutsättningar för ett rationellt skogsbruk får de möjligheter att genomföra mer ekonomiska transporter, som föreslås av utredningen. *Länsstyrelsen i Västerbottens län* påpekar olägenheterna av att lastbilarna likväl måste behovsprövas för andra transporter, emedan skogstransporterna är säsongmässiga.

Reservanternas uppfattning, att lastbilstransporterna av skogsprodukter bör vara underkastade behovsprövning ända till tredje reformetappens början biträdades av flera remissinstanser. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* anför, att en frigivning av skogstransporterna oundvikligen för med sig en kraftig ökning av den fria sektorn. En dylik utökning av antalet skogsbilar torde vidare leda till att i lokal yrkesmässig trafik för skogstransporter nyttjade större lastbilar, för vilka tillstånden ej är begränsade till enbart skogstransporter, och som ej är specialutrustade för transporter med skogsprodukter, i viss utsträckning kommer att överföras till fjärrtrafik; ett knappast önskvärt resultat för de övriga trafikmedlen. Ifrågavarande lastbilstransporter bör således icke fritagas från behovsprövningen vare sig under den första eller den andra reformetappen. Liknande synpunkter anføres av *järnvägsstyrelsen*, *statens biltrafiknämnd*, *länsstyrelsen i Örebro län* och *Statstjänstemännens riksförbund*.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet anmäler att en virkestransportutredning företagits inom förbundet under avverkningssäsongen 1960/61, vilken givit vid handen, att det för närvarande föreligger och under överskådlig framtid kommer att föreligga överkapacitet av lastfordon inom skogstransportsektorn. Förbundet ansluter sig till de motiv för behovsprövningens bibehållande som redovisats av reservanterna vad gäller skogstransporterna med lastbil.

Utredningens förslag att behovsprövningen skall avvecklas successivt har, såsom nämnts i det föregående, tillstyrkts eller lämnats utan erinran av praktiskt taget samtliga remissinstanser.

Beträffande utredningens förslag att behovsprövningens successiva avveckling skall ske genom mindre restriktiv behovsprövning för transporter med lastbil i övrigt har remissinstanserna anfört bl. a. följande. *Länsstyrelsen i Stockholms län* menar, att förslaget innebär vissa möjligheter för åkerinäringen att öka sin konkurrenskraft och konsolidera sin ställning genom att de tillståndsgivande myndigheterna under omställningsprocessen i viss mån kan styra utvecklingen

och förhindra uppkomsten av osund konkurrens. *Länsstyrelsen i Värmlands län* anför däremot, att svårighet att tillgodose rättvisekravet kan väntas följa med det av utredningen förordade systemet. Länsstyrelsen ställer sig frågande till hur en behovsprövning skall kunna genomföras, sedan kvottilldelning skett. Det reella behovet är ju då mer än tillgodosett och avsevärd tid kan förflyta, innan något behov av ytterligare lastfordon uppstår. En snedvridning av tillståndsgivningen synes bli följd. Liknande synpunkter anföres av *länsstyrelsen i Kronobergs län*. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* har ej något att erinra mot den föreslagna fortlöpande uppmjukningen av tillståndsgivningen, men ställer sig tveksam till kvotsystemet. Med tillämpning därav synes — i varje fall såvitt avser Jämtlands län — all nytillkommande godstrafik på landsväg komma att undantagas från behovsprövningen. Härtill kommer de uppenbara svårigheterna i att bestämma föregående års transportarbete inom ett visst geografiskt område eller inom viss gren av transportväsendet. Länsstyrelsen anser, att de kommande direktiven till myndigheterna bör ges en annan utformning än den föreslagna, förslagsvis så att beträffande vissa typer av transporter efter central myndighets bedömande periodvis en uppmjukning sker av behovsprövningen. *Näringsfrihetsrådet* ifrågasätter om det är lämpligt att nu fastläsa ökningskvoterna vid bestämda procenttal. Bland annat med hänsyn till att ökningskvoterna bör bestämmas med beaktande av transportvolymens faktiska utveckling synes det önskvärt att reglerna om en successivt ökad tillståndsgivning utformas på ett smidigare sätt. Enligt *länsstyrelsen i Skaraborgs län* måste ett dylikt system bli mycket svårt att tillämpa i praktiken och länsstyrelsen anser därför att tillståndsmyndigheterna bör få frihet att enligt eget bedömande tillämpa en mindre restriktiv behovsprövning under övergångstiden.

Reservanternas förslag till utformning av behovsprövningen under övergångsperioden har tillstyrkts av flera remissinstanser. Sålunda anför bl. a. *länsstyrelsen i Västerbottens län* att med hänsyn till förändringarna på transportmarknaden år från år tillståndsprövningen lätt kunde få förfelad effekt om föregående års trafikarbete lades till grund för bedömningen. Det synes länsstyrelsen lämpligt att i stället driftstatistiken får vara normgivande och att behovsprövningen sålunda blir beroende av det aktuella transportläget. För att helt uppnå syftet med liberaliseringen synes emellertid en sänkning av den normerande sysselsättningstiden erforderlig. Enligt länsstyrelsens mening skulle — med denna beräkningsgrund — en säkrare bedömning av ansökningarna ernås. Liknande synpunkter anföres av *länsstyrelsen i Norrbottens län*. *Länsstyrelsen i Blekinge län* anser att förslaget icke är lätt att tillämpa i praktiken. Såvitt länsstyrelsen kan bedöma, måste det ställa sig svårt att beräkna procent på något så vagt som »föregående års transportarbete». Det synes lämpligt att den tillståndsgivande myndigheten betros att, inom ramen för vissa anvisningar, under över-

gångstiden tillämpa en allt generösare bedömning fram till den 1 juli 1967, då behovsprövningen borttages helt. Länsstyrelsen ansluter sig till reservanternas förslag. *Länsstyrelsen i Södermanlands län* anser, att den mildare behovsprövningen bör av tillståndsmyndigheterna — efter en allmän rekommendation härom — utövas på basis av sysselsättningsstatistiken. Länsstyrelsen anser det däremot varken möjligt eller lämpligt att redan från början i procent ange graden av den minskade restriktiviteten i behovsprövningen i förhållande till ett års transportarbete. En enklare — om än mera drastisk — metod vore att under alla förhållanden tillåta en ökning av antalet i yrkesmässig trafik använda lastbilar med förslagsvis omkring 10 procent per år. Genom att tillståndsmyndigheterna under övergångstiden fortfarande skall utöva en viss behovsprövning, torde risken för att alltför besvärliga störningar skall uppstå vara ringa. *Svenska järnvägsföreningen* anför bl. a. att dylika kvoter helst icke borde bestämmas i förväg, utan det borde kunna överlåtas på de tillståndsgivande myndigheterna att med successiv uppmjukning efter hand av villkoren och med hänsyn till utvecklingen inom olika områden såväl som till det aktuella behovet meddela trafiktillstånd. Härigenom borde på ett smidigare sätt kunna åstadkommas en lämplig fördelning av transportkapaciteten och som följd därav en sundare utveckling inom transportväsendet. Reservanternas förslag tillgodoser bättre dylika önskemål. *Svenska lasttrafikbilägareförbundet* ansluter sig till reservantförslaget, men understryker angelägenheten av att tillfredsställande underlag för bedömning av ökningskvoterna erhålles. *Länsstyrelsen i Gävleborgs län* anser att reservanternas system kan medföra en ej önskvärd försening av regleringarnas avskaffande och ett försvärande av nyetablering av trafikföretag.

En del remissinstanser ansluter sig till ledamoten Kollbergs särskilda yttrande om en snabbare liberaliseringstakt. Sålunda framhåller *statens pris- och kartellnämnd* bl. a., att av totala antalet registrerade lastbilar den 1/1 1961 hade cirka 50 procent en maximilast av högst 4 ton, medan motsvarande andel för lastbilar i yrkesmässig trafik endast uppgick till omkring 15 procent. Den skillnad i storlekssammansättning som föreligger mellan lastfordon i yrkesmässig trafik och lastbilsparken i övrigt tyder på att den typ av transporttjänster som ombesörjes med mindre fordon till övervägande delen utföres av företag, som icke bedriver yrkesmässig trafik. Det förefaller sannolikt att avskaffandet av behovsprövningen inom denna sektor skulle leda till ett mera rationellt utnyttjande av transportkapaciteten framförallt i lokaltrafiken. *Järnvägsrådet, länsstyrelserna i Uppsala, Jönköpings och Malmöhus län* samt *näringsorganisationerna* förordar likaså en snabbare liberaliseringstakt enligt ledamoten Kollbergs särskilda yttrande.

Med anledning av utredningens förslag angående undantag från
7 — Bihang till riksdagens protokoll 1963. 1 saml. Nr 191

skyldigheten att inneha tillstånd till transportförmedling anför *Svenska omnibusägareförbundet* att man härigenom skulle uppnå icke blott en möjlighet för busslinjeföretagen att bredda sitt godstrafikunderlag utan även en allmän förbättring av transportförmedlingsföretagens möjligheter att förmedla gods mellan perifert belägna avsändare och mottagare.

Trafikutredningens förslag att från och med andra reformetappen befria transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons maximilast från behovsprövning har flertalet remissinstanser tillstyrkt eller lämnat utan erinran. Mot förslaget uttalar sig *Svenska skogsarbetareförbundet*, som befarar en felaktig efterfrågeinriktning härav.

Det övervägande flertalet av remissinstanserna, som yttrat sig över förslaget om lokalområdesbestämmelsernas slopande, har tillstyrkt detsamma. *Näringsorganisationerna* anför, att en instängning av lastbilstrafiken inom begränsade områden icke tar någon som helst hänsyn till näringslivets differentierade transportbehov och är ett hinder för en effektiv varudistribution.

Svenska lasttrafikbilägareförbundet anför, att med ett genomförande av utredningens förslag kan med fog befaras följa en utveckling mot en växande okontrollerbar s.k. vild trafik, vilken ej enbart kommer att negativt påverka förutsättningarna för upprätthållandet av den nuvarande yrkesmässiga landsvägstrafiken utan även medföra allvarliga rubbningar i konkurrensläget bil—järnväg. Mycket talar för att ifrågavarande bestämmelser bör få fortbestå längre tid än utredningen förutsatt, vilket icke hindrar att lokalområdesbestämmelserna blir föremål för fortgående översyn och anpassas till utvecklingen på transportmarknaden, bl. a. då det gäller skogsbrukets transporter.

Näringsorganisationerna och *länsstyrelsen i Östergötlands län* uttalar sig för taxe- och transportplikts slopande, medan *statens biltrafiknämnd* anför, att man utan erfarenhet av hur konkurrensläget kommer att ställa sig icke redan nu bör binda sig för att slopa transportplikt (och därmed taxepikt) vare sig i slutläget, eller ännu mindre, i andra etappen.

Trafikutredningens förslag att frige samåkning i privat personbil mellan egen bostad och arbetsplats har tillstyrkts eller lämnats utan erinran av det övervägande antalet remissinstanser. *Länsstyrelsen i Blekinge län* framhåller bl. a., att det från samhällsekonomisk synpunkt måste vara fördelaktigt att trafikmedlen utnyttjas på ett effektivt sätt. Med hänsyn till den jämförelsevis liberala prövning som hittills skett beträffande dylik trafik torde det få antagas att någon mera betydande ök-

ning icke skulle bli följden genom ett frigivande. En tillbakagång i transportmöjligheterna för de trafikanter, som använder de kollektiva trafikmedlen, torde därför knappast behöva befaras. *Lantbruksstyrelsen* anser förslaget mycket välgrundat och att det torde få särskild betydelse i glesbygderna. Utredningen har också visat, att särskilt i glesbygds länen med mindre goda reguljära kommunikationer trafiktillstånd för sådana resor har beviljats. En större omfattning av sådan samåkning än vad tillståndsfrekvensen anger torde dock förekomma. Redan de bristande kontrollmöjligheterna av nuvarande bestämmelser på området synes styrelsen motivera en legalisering av dylik samåkning.

Flera remissinstanser påpekar dock att reformen kan medverka till att försvaga trafikunderlaget för kollektiv trafik som ändå måste upprätthållas och samtidigt öka anspråken i tätorter på vägnät och parkeringsanläggningar samt att man måste emotse ökade anspråk på driftbidrag. Från trafiksäkerhetssynpunkt anser *statens trafiksäkerhetsråd* hinder inte synes föreligga för genomförande av ifrågavarande förslag, medan *Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande* anser att reformen fordrar stor uppmärksamhet från samma synpunkt. *Länsstyrelserna i Västmanlands och Västernorrlands län* föreslår en vidare liberalisering, nämligen att krav icke bör ställas att resan arbetsplats—hem och vice versa skall vara direkt. *Länsstyrelsen i Östergötlands län* ifrågasätter om icke rätten till samåkning bör utsträckas till att även avse resa till och från plats för undervisning. För att motverka missbruk ifrågasätter *länsstyrelsen i Örebro län* om det icke vore skäligt att begränsa det antal personer, som får medtagas, t. ex. till tre.

De remissinstanser, som avstyrker utredningens förslag, framhåller den bekymmersamma ekonomiska situation, som t. ex. busstrafiken för närvarande befinner sig i, och att denna nu ytterligare kommer att försämrast. *Länsstyrelsen i Stockholms län* anför, att frågan om samåkning icke kan betraktas som obetydlig för den hårt trängda persontrafiken, utan bör bedömas i samband med utformande av föreskrifter till säkerställande av en samhällsnödvändig trafik tjänst. Dessutom ifrågasätter *statens biltrafiknämnd*, om det allmänna rättsmedvetandet kommer att acceptera en sådan uppspaltning att — såsom nu avses — samåkning till och från arbetsplats skall vara tillåten utan något som helst tillstånd, medan för samåkning vid andra resor t. ex. utflyktsresor, resor till idrotts- och nöjestillställningar i princip erfordras fullständigt trafik tillstånd.

Trafikutredningens förslag om behovsprövningens slopande i fråga om tillstånd för uthyrningsverksamhet har av de flesta remissinstanser, som yttrat sig därom, tillstyrkts eller lämnats utan erinran. *Riksförbundet Landsbygdens folk* tillstyrker utredningens förslag om att nuvarande behovsprövning för uthyrningsverksamhet slopas. En effektiv kontroll bör dock upprätthållas såväl beträffande bilbeståndets

kvalitet som över att uthyrning endast sker till personer, som är lämpade att framföra vederbörande fordon.

Flera av de remissinstanser som tillstyrker förslaget understryker att något avkall icke får göras på nu gällande säkerhets- och lämplighetskrav vid tillstånd för uthyrningsverksamhet. Några länsstyrelser har berört den nu gällande 21-årsregeln och anser att den bör bibehållas.

Några remissinstanser har tillstyrkt förslaget vad beträffar personbilar, medan man vad gäller lastbilar och bussar önskar bibehålla behovsprövningen. De skäl som anförts härför är bl. a. trafiksäkerhetshänsyn samt att reformen skulle innebära en snedvridning i fråga om konkurrensförhållandena och ge möjlighet att kringgå bestämmelserna om yrkesmässig trafik. *Statens biltrafiknämnd* ifrågasätter, huruvida icke behovsprövningen ifråga om uthyrningsrörelse bör upphävas allenast i vad avser personbilar samt lastbilar, vilkas totalvikt ej överstiger 2,5 ton. *Motororganisationerna* anser att utredningen inte på ett tillfredsställande sätt penetrerat konsekvenserna av sitt förslag till slopande av behovsprövningen för yrkesmässig biluthyrning. Föreskrifterna i YTF har avseende på alla motorfordonskategorier och en närmare granskning av de tänkbara följdverkningarna hade mot denna bakgrund varit synnerligen värdefull. Frågan om ett eventuellt slopande av behovsprövningen för yrkesmässig uthyrning av tyngre fordon bör närmare granskas bl. a. för klarläggande av konsekvenserna för trafiksäkerheten och den allmänna transportförsörjningen, innan förslag om ändring av nuvarande bestämmelser för sådana fordon vidkommande blir föremål för slutligt avgörande. Enligt yrkestrafikens organisationer borde man också vänta med ett ställningstagande till frågan om slopande av behovsprövningen, när det gäller uthyrning av personbilar, till dess YTF i sin helhet närmare behandlats. Övriga organisationer anser emellertid, att denna uthyrningsverksamhet internationellt fått en sådan omfattning och betydelse, att en liberalisering av densamma från bl. a. turistutbytessynpunkt måste anses mycket önskvärd. Även ett utbrett önskemål om förbättrade möjligheter för bilreparationsverkstäderna att tillhandahålla ersättningsfordon i samband med reparationer bör tillmätas stor vikt i detta sammanhang.

Några remissinstanser har ställt sig avvisande till förslaget och förordat ny prövning. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* anser en rikligare tillståndsgivning för uthyrningsbilar innebära svårare konsekvenser för droskbilägarna än vad utredningen ger vid handen. I en kompletterande framställning har *Motorbranschens riksförbund* framhållit betänkligheter mot långtidsuthyrnings inverkan på de avbetalningsrestriktioner, som befästs genom särskild lagstiftning och funnit det motiverat att definitionen för yrkesmässig biluthyrning formuleras så att långtidsuthyrning såsom alternativ till fordonsanskaffning icke får ingå i uthyrningsverksamheten i fråga. *Kommerskollegium* har i yttrande över riksförbundets kompletterande

framställning erinrat om gällande föreskrifter rörande vissa betalningsvillkor vid yrkesmässig försäljning av bilar samt om den av Kungl. Maj:t godkända överenskommelsen i detta ämne mellan kommerskollegium och Motorbranschens riksförbund. Kollegium framhåller att ett frisläppande av behovsprövningen i fråga om uthyrningsrörelse visserligen skulle kunna skapa problem med avseende på avbetalningshandeln inom bilbranschen i samband med att bilhandlare kan förväntas kombinera sin verksamhet med uthyrningsrörelse. Kollegium förutsätter emellertid, att möjlighet föreligger att i allt väsentligt komma till rätta med missförhållanden av antytt slag. Av allmänna rättsgrundsatser torde följa att en biluthyrare icke kan freda sig från ansvar för förseelse mot avbetalningsbestämmelserna i de fall då det klart framgår att en biluthyrning rätteligen är att betrakta som en yrkesmässig försäljning. Ej heller synes det vara svårt att vid en kontroll av uthyrarens affärshandlingar kunna fastslå när ett kringgående föreligger. Som sin mening framhåller kollegium att gällande bestämmelser om vissa betalningsvillkor inom den yrkesmässiga bilhandeln icke böra hindra genomförandet av trafikutredningens förslag om en uppmjukning av reglerna för biluthyrning.

Det helt övervägande antalet remissinstanser har ansett en förskjutning uppåt av viktgränserna i 5 § YTF nödvändig för att uppnå syftet med uppdelningen av trafiktillståndsgivningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna. De har i allmänhet biträtt utredningens förslag på 6,5 resp. 8 ton. Många uttalar sig emellertid för en ytterligare decentralisering av tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil under hänvisning till den förskjutning som ägt rum mot användande lokalt av lastbilar med högre maximilast.

Några remissinstanser uttalar sig för en full decentralisering. Sålunda förordar *riksrevisionsverket* att det ånyo övervägs om ej en decentralisering i enlighet med 1958 års besparingsutrednings förslag bör genomföras. *Länsstyrelsen i Jämtlands län* anser, att all tillståndsgivning bör läggas på länsstyrelserna och att biltrafiknämnden med ändrad organisation i ökad omfattning bör kunna fungera såsom ett allmänt statligt remissorgan i frågor rörande lastbilstrafiken, särskilt beträffande tillståndsgivning för den mera långväga lastbilstrafiken.

Vad gäller utredningens alternativa förslag till biltrafiknämndens sammansättning uttalar sig de flesta remissinstanserna, som yttrat sig i denna fråga, för det första alternativet att beslut fattas under vanliga ämbetsmannamässiga former och under i övrigt angivna förutsättningar.

Några remissinstanser anser dock, att tillräckliga skäl icke föreligger att redan nu företaga provisoriska ändringar, utan därmed bör anstå tills den slutliga prövning av biltrafiknämndens eventuella framtida uppgifter och organisation som enligt utredningen skall ske.

Remissinstanserna ansluter sig i huvudsak till vad utredningen anför rörande åtgärder på trafiksäkerhetens och arbetarskyddets områden. Några remissinstanser betonar vikten av att erforderliga åtgärder på dessa områden genomföres före liberaliseringsprogrammet.

Vad gäller spørsmålet om införande av trafik kort för traktorförare delar några remissinstanser utredningens uppfattning att icke förorda sådan skyldighet. *Svenska skogsarbetareförbundet* framhåller, att de trafiksäkerhetsmässiga krav som bör tillgodoses även vid traktorkörning ej i och för sig tillgodoses genom införande av trafik kortsplikt för dessa körningar. I vissa avseenden gäller helt andra krav på traktorförare än på lastbilsförare.

Några remissinstanser anser, att traktortågstransporterna ej bör undantagas innan frågorna om kompetensprov, körkort och trafik kort för förare av traktorer och traktortåg på allmänna vägar erhållit en från trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande lösning. *Statens trafiksäkerhetsråd* framhåller, att det ökade antalet traktorer på vägarna samtidigt skulle medföra en ökning av antalet traktorförare, vilka skulle tillåtas att framföra sina traktortåg i åtskilliga fall utan kännedom ens om de trafikregler, vilka utgör förutsättning för erhållande av körkort för motorcykel. *Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* anför, att den förutsätter att bilförarutredningen kommer att upptaga frågan om traktorkörkort.

Utredningens förslag till utökning av ordningsstatspolisens numerär har tillstyrkts av det övervägande flertalet remissinstanser på de skäl utredningen anför. *Svenska järnvägsmannaförbundet* finner dock förslaget på denna punkt helt otillfredsställande. En lösning av övervakningsproblemet genom en avsevärd ökning av resurserna måste under alla förhållanden föregå liberaliseringens genomförande.

De remissinstanser som berör frågan om efterhandskontrollen av färdskrivardiagram anser att en utökning av kontrollen är erforderlig. *Svenska lokaltrafikföreningen* anför emellertid att ett problem av allmänare räckvidd representeras även av frågan om utökad granskning av färdskrivardiagram. Det har tydligt visat sig att denna granskning är arbetskrävande och att antalet diagramblad blir så stort, att endast en mycket liten procent kan underkastas granskning. Kostnaderna för diagrambladen och för deras hantering är inte oväsentliga och det kan ifrågasättas om de står i rimlig proportion till värdet av den kontroll, som hittills utövats.

Trafikutredningens förslag att frågan om inrättande av en arbetsinspektion för vägtrafiken bör utredas, anses välbetänkt av de remissinstanser, som uttalar sig därom.

I yttrande över länsstyrelsens i Gotlands län skrivelse den 31 augusti 1962 har 1953 års trafikutredning bl. a. anförts att utred-

ningen hyser den uppfattningen, att ett generellt stöd i form av fordonsskattelättnad är att tills vidare föredraga såsom medel att upprätthålla samhällsnödvändig busstrafik på landsbygden, men med hänsyn till det system för stödåtgärder på busstrafikens område, som nu tillämpas, tillstyrker utredningen att statsbidrag också lämnas för den statliga buss-
trafiken. I princip bör detta statsbidrag givas samma omfattning som om metoder med generell skattelättnad hade kommit till användning. Vad beträffar skolbarnstransporterna framhåller utredningen att det i länsstyrelsens skrivelse redovisade förslaget i realiteten endast innebär en vid YTF:s tillkomst avsedd tillämpning av bestämmelserna i 12 § nämnda förordning. Vid anvisningar till de trafiktillståndsgivande myndigheterna i här förevarande avseende hänvisar utredningen till föreskriften under 5 § 1 mom. kungörelsen den 18 juni 1958 (nr 380) om statsbidrag till kostnaderna för skolskjutsar och inackordering, enligt vilken reguljära kommunikationsmedel skall begagnas för skolskjutsar, om det kan ske utan avsevärd olägenhet.

Departementschefen

I överensstämmelse med vad jag förordat vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bör i den *första reformetappen* inom landsvägstrafiken vissa godstransporter helt undantagas från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning samt i övrigt tillämpas en mindre restriktiv tillståndsgivning.

Enligt 2 § yrkestrafikförordningen (YTF) har från tillämpningen av förordningens bestämmelser undantagits transporter av bl. a. sockerbetor och betmassa. Det motiv som föranledde undantag för transporter av sockerbetor var svårigheterna för betodlarna att under den kortvariga och intensiva betkampanjen få tillgång till extra transportmedel för leveranser till förädlingsindustri. Liknande svårigheter föreligger även i fråga om potatis, grönsaker, frukt och bär. Betmassa har i sin tur undantagits av det praktiska skälet att det ofta tages såsom returlast vid leverans av sockerbetor. Samma förhållande föreligger beträffande betfor, melass och slamkalk. Vid leverans av potatis till förädlingsindustri tages på samma sätt i allmänhet pulpa, drank eller kokt foderpotatis såsom returlast. Jag föreslår därför att från tillämpningen av YTF:s bestämmelser ytterligare undantages transporter till förädlingsindustri av potatis, grönsaker, frukt och bär samt från sådan industri transporter av betfor, melass, slamkalk, pulpa, drank och kokt foderpotatis. Vid angivande av undantagen har i förslaget ordet uteslutande borttagits. Avsikten att angivna transporter, så snart de omfattar även något annat varuslag än som sägs i författningstexten, skall vara underkastade YTF:s regler torde vara otvetydig även med den nya formuleringen.

Transporter med moped är undantagna från förordningens bestämmelser med hänsyn till att de är av ringa betydelse från transporthushållnings-

synpunkt. I likhet med utredningen anser jag att av samma skäl förordningen ej längre bör äga tillämpning i fråga om transporter med motorcykel över huvud taget.

Trafikutredningen anser att även renhållningstransporter samt transporter av snö och is i samband med snöröjning bör inbegripas bland de transporter som friges i den första reformetappen. Jag ansluter mig till utredningens förslag i denna del. Den kontroll från hygienisk synpunkt som bör äga rum i vad gäller renhållningstransporter torde få förutsättas ske genom vederbörande kommunala organ. Undantages snötransporterna möjliggöres att extra lastbilar och traktortåg snabbare kan insättas vid snöröjning. I enlighet härmed föreslås att bland de i 2 § YTF angivna undantagen från förordningens bestämmelser även upptages transporter, vilka avser uteslutande renhållningen, d. v. s. forsling av sopor, avfall m. m., varom talas i hälsovårdsstadgans 9 kapitel, samt transporter av snö och is i samband med snöröjning.

I enlighet med vad trafikutredningen anfört bör även vissa transporter med traktortåg i skogsbruket undantagas från YTF:s tillämpning. Traktortågen används huvudsakligen i terräng och på basvägar och endast i begränsad utsträckning för vägtransporter. Deras konkurrenskraft gentemot lastbilarna är för övrigt begränsad till korta transportavstånd. Undantaget bör i enlighet med utredningens förslag ej gälla transport, som framgår längre sträcka på väg än sammanlagt 15 km. Uttrycket väg användes, såsom framgår av förslaget till ändring i 41 § YTF, i den betydelse som anges i 1 § 1 mom. VTF. Med den således föreslagna begränsningen torde undantaget kunna genomföras utan att en definitiv lösning av frågan om traktorbeskattningen avvaktas. Vissa remissinstanser har med tanke särskilt på livligt trafikerade vägar anfört betänkligheter från trafiksäkerhetssynpunkt mot förslaget. Med anledning härav må erinras om länsstyrelsernas möjlighet jämlikt 61 § VTF att beträffande vissa vägar förbjuda eller inskränka trafik med fordon av förevarande slag. Undantaget bör vidare begränsas till traktorer försedda med gummihjul, för vilkas framförande på väg i princip kräves körkort. Jag föreslår således att från tillämpning av YTF:s bestämmelser undantages transporter med traktortåg i skogsbruket av runt, bilat, kluvet, flisat och kolat virke, under förutsättning, i fråga om transport som framgår på väg, att traktorn är försedd med gummihjul och att traktortåget inte framföres längre vägsträcka än 15 km. Uppräkningen av varuslag överensstämmer med den definition av skogsprodukter som återfinnes i kungörelsen den 15 mars 1963 (nr 49) om straffrihet i vissa fall för överskridande av maximilast m. m. vid befordran av skogsprodukter.

Beträffande slutligen undantaget för transporter med bärgningsbil anser jag detta böra omfatta även transporter, då bärgning eller bogsering sker av fordon, som ehuru ej direkt skadat, inte kan eller får framföras. Ordet skadat bör därför utgå ur författningstexten i denna punkt.

Vid remissbehandlingen av utredningens betänkande har åtskilliga förslag framförts om ytterligare utökning av den grupp transporter, som bör vara helt undantagen från tillämpning av YTF:s bestämmelser. Som jag tidigare anfört bör den yrkesmässiga trafiken emellertid allt framgent vara underkastad bl. a. prövning av trafikutövarens lämplighet. Om mera väsentliga delar av transportområdet undantages från förordningens tillämpning skulle detta medföra, att lämplighetsprövningens syfte förfelades och vidare skulle det i praktiken bli svårt att hålla reda på vilka transporter som är eller ej är underkastade YTF. En viss restriktivitet när det gäller införandet av undantag av här berörd art är därför nödvändig och jag är inte beredd att i fråga om godstransporter förorda sådana undantag i vidare mån än vad som framgår av det tidigare sagda och av vad jag i det följande föreslår beträffande vissa lantbrukstransporter.

Jag övergår härefter till att behandla vissa frågor om undantag från eljest föreskriven behovsprövning.

Trafikutredningen framhåller att det inom vissa näringsområden — främst inom jordbruket samt köpmanna- och konsumentkooperationen — är av behovet påkallat att bereda bolag och förening, som bildats för att tillgodose delägar- och medlemmars behov av transporter med lastbil, författningssenlig möjlighet att utan behovsprövning från myndigheternas sida själva yrkesmässigt ombesörja dessa transporter.

Jag anser i likhet med utredningen att den i 12 § YTF föreskrivna behovsprövningen inte bör ske då ansökan om trafiktillstånd avser rätt för aktiebolag, handelsbolag eller ekonomisk förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse och vars huvudsakliga ändamål är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägarnas eller medlemmarnas räkning i beställningstrafik utföra dylika transporter med lastautomobil, vars maximilast ej överstiger 6 500 kilogram, eller med lastautomobil jämte släpfordon, vilkas sammanlagda maximilast ej överstiger 8 000 kilogram. Begränsningen till fordon med denna lastförmåga är enligt utredningen nödvändig för att undvika en okontrollerad fjärrtrafik och behovet av förutnämnda transporter anses dessutom vara störst i den lokala trafiken, där företrädesvis fordon under angivna maximilaster kommer till användning. Taxeplikten och transportplikten torde ej fylla någon funktion för den kooperativa körningen, varför dylika transporter bör undantagas från bestämmelserna i 23 och 29 §§ YTF. Länsstyrelse bör kunna införa villkor i trafiktillståndet att ändring i delägar- eller medlemssammansättningen skall anmälas till tillståndsmyndigheten, som i ifrågakommande fall kan ompröva tillståndet. Erforderliga tillämpningsföreskrifter i anslutning till den ändring i YTF som jag här föreslagit torde Kungl. Maj:t åga utfärda.

I huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag vill jag även förorda att behovsprövningen slopas, då ansökan om trafiktillstånd avser

rätt att i omedelbart samband med befordran av mjölk på uppsamlingslinje transportera fyllnads- och returgoods.

Vid tillståndsförfarandet beträffande kooperativ körning och transporter av fyllnads- och returgoods enligt vad tidigare sagts anser jag en förenklad handläggning jämlikt 11 § YTF vara tillfyllest.

Enligt utredningens majoritet bör från och med den första reformetappen vissa i skogsbruket med lastbil utförda transporter undantagas från behovsprövning. Jag delar emellertid i denna fråga vissa reservanternas och remissinstansers uppfattning att om denna relativt stora transportsektor befrias från behovsprövning kommer den kvarstående behovsprövningen att i hög grad försvåras. Man skulle sålunda inte på förhand kunna bedöma det antal nya lastbilar som komme att sättas in för virkestransporter och en icke obetydlig överdimensionering av lastbilsparken i de berörda delarna av landet skulle kunna bli följden. Såsom bl. a. länsstyrelsen i Östergötlands län framhållit skulle dessutom större lastbilar i lokal trafik vid frigivningen av skogskörslorna kunna komma att överföras till fjärrtrafik. Det ökade behovet av moderna lastfordon som gör sig gällande vid den pågående rationaliseringen inom skogsbruket anser jag kunna tillgodoses inom den kvot som den mindre restriktiva tillståndsgivning, jag förordar i det följande, ger utrymme för.

Såsom jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bör anpassningen till ett mera konkurrensfrämjande system i fråga om godstrafiken på landsväg till huvudsaklig del ske genom en mindre restriktiv tillståndsgivning. I fråga om beställningstrafik för godsbefordran — i den mån den ej avser transporter som föreslagits skola helt undantagas från bestämmelserna i YTF eller från däri föreskriven behovsprövning — bör en årlig ökning med 15 procent av den samlade lastförmågan hos fordon i dylik trafik vara normerande vid tillståndsgivningen. Detta innebär utrymme för en ökning av tillståndsgivningen i genomsnitt för hela riket med inemot 5 procent i förhållande till den årliga kapacitetsökning, som ägt rum under senare år. Vid länsstyrelsernas tillståndsgivning — som enligt vad jag förordar i det följande skall omfatta fordon med maximilast upp till 6,5 resp. i fråga om lastbil med släpfordon 8 ton (mot f. n. 4,5 resp. 5,5 ton) — bör beräkningsunderlaget vara den samlade lastförmågan hos fordon av denna storlek inom varje lastbilscentralområde. Vid biltrafiknämndens tillståndsgivning, som enligt mitt förslag skall avse fordon vars lastförmåga överstiger 6,5 resp. 8 ton, bör beräkningsunderlaget vara den samlade lastförmågan hos dylika fordon inom hela riket.

Tillståndsmyndigheterna bör se procenttalet närmast såsom en anvisning och såsom ett uttryck för en trafikpolitisk målsättning, som går ut på att en mindre restriktiv tillståndsgivning bör tillämpas i fortsättningen. Varje tillståndsmyndighet bör samtidigt noggrant följa utvecklingen på transportområdet inom respektive regioner för att motverka eventuella störningar. Det torde ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda närmare anvisningar

till de tillståndsgivande myndigheterna för tillämpande av en mindre restriktiv tillståndsgivning enligt här förordade grunder.

Trafikutredningen har vidare framlagt förslag av innebörd att transportförmedling skall kunna ske utan särskilt tillstånd såväl då befordringen sker allenast med utnyttjande av buss eller lastfordon i linjetrafik som då befordringen — i direkt anslutning — sker i dylik trafik och trafik som anordnats i annan transportförmedling. Detta bör enligt min mening vara ägnat att främja godstransportförsörjningen för mindre orter och torde kunna tillämpas utan någon ändring i YTF.

Enligt gällande bestämmelser meddelar biltrafiknämnden tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran med lastbil vars maximilast överstiger 4,5 ton och med lastbil jämte släpvagn vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5,5 ton, medan tillstånd i övriga fall meddelas av länsstyrelserna. Såsom utredningen framhållit har den fortgående höjningen av vägbärligheten och vägstandarden i övrigt möjliggjort användning av lastbilar med allt högre lastförmåga, vilket medfört en annan fördelning av tillståndsgivningen mellan dessa instanser än som avsetts. Den nuvarande kompetensgränsen förlägger sålunda inte längre tyngdpunkten i tillståndsgivningen för lokala transporter till länsstyrelserna. Med hänsyn till den utveckling som ägt rum bör därför — såsom utredningen föreslagit — respektive kompetensgränser höjas till 6,5 och 8 ton. Jag är däremot inte beredd tillstyrka utredningens förslag om viss ändring i biltrafiknämndens sammansättning. Jag vill i anslutning härtill erinra om att bilförarutredningen jämlikt sina direktiv har att pröva vilka fördelar som kan vinnas därest de uppgifter, som nu åvilar resp. statens bilinspektion och statens biltrafiknämnd, sammanföres till en speciell trafikmyndighet.

I den *andra reformetappen* ingår vissa ytterligare undantag från tillämpningen av YTF:s bestämmelser eller från däri föreskriven behovsprövning m. m. samt en fortsatt uppmjukning av regleringssystemets konkurrensbegränsande bestämmelser genom mindre restriktiv tillståndsgivning.

Såsom utredningen föreslagit bör transporter med traktortåg av lantbruksprodukter och förnödenheter för lantbruket i den andra reformetappen undantagas från YTF:s tillämpning. Detta skulle bl. a. ge lantbrukare möjlighet att mot ersättning tillhandagå varandra med körningar. Liksom utredningen finner jag ur trafiksäkerhetssynpunkt lämpligt att — på samma sätt som i fråga om skogskörlorna med traktortåg — införa en begränsning av längsta körning på väg till 15 km. I likhet med traktortågstransporter i skogsbruket bör även här rätten att framgå på väg inskränkas till traktor med gummihjul.

Trafikutredningen har vidare föreslagit att behovsprövningen i fråga om

transporter med lastbil eller traktortåg om högst 4 tons maximilast slopas från och med den andra reformetappen. Fordon med sådan begränsad lastkapacitet används numera huvudsakligen för distributionskörningar i städer eller för andra mera kortväga transporter och begagnas endast i mycket begränsad omfattning inom den yrkesmässiga trafiken. De flesta remissinstanser har tillstyrkt förslaget eller lämnat det utan erinran och för egen del finner jag, i likhet med utredningen, det vara ett väl avvägt steg mot ett mera konkurrensfrämjande system. Jag förordar därför att behovsprövningen från och med den andra reformetappen slopas i fråga om transporter med dylika fordon.

Jag vill vidare förorda att transporter som utföres med lastbilar utrustade med fasta anordningar för speciella varuslag såsom exempelvis betong, olja och klor samtidigt undantages från behovsprövning. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda anvisningar om att i trafiktillståndet skall anges vilka slag av transporter tillståndet omfattar.

För den andra reformetappen erforderliga författningsändringar torde böra genomföras under år 1965. Ändringarna i YTF torde då i detalj böra föreläggas riksdagen för yttrande.

Övergången till ett mer konkurrensfrämjande system bör i den andra reformetappen främst ske genom en fortsatt mindre restriktiv tillståndsgivning. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda anvisningar härom. Dessa bör grundas bl. a. på en allsidig bedömning av då föreliggande erfarenheter rörande verkningarna av åtgärderna i den första etappen och det allmänna läget på transportmarknaden. Såsom jag framhållit vid genomgången av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bör en särskild delegation tillsättas för att såsom rådgivande organ inom kommunikationsdepartementet biträda vid genomförandet av reformprogrammet.

I överensstämmelse med vad jag i det föregående föreslagit i fråga om järnvägarna förordar jag att transportplikten slopas för lastbils- och traktortågstrafik fr. o. m. den andra reformetappen. Jag är däremot för närvarande inte beredd att förorda utredningens förslag om slopande av taxeplikten för landsvägstrafiken eftersom taxorna bör stå under offentlig kontroll så länge någon form av behovsprövning kvarstår vid tillståndsgivningen. Jag är ej heller beredd att förorda utredningens förslag om borttagande av bestämmelserna rörande lokalområden, då även dessa enligt min mening är nödvändiga så länge behovsprövning kvarstår.

Jag övergår härfter att behandla vissa frågor rörande persontrafiken.

De nuvarande bestämmelserna i YTF om sambruk av privat personbil vid arbetsresor fick sin utformning 1954. Därvid beslöt riksdagen (prop. 1954: 204, L² U 1954: 36, rskr 335) att ett förenklat förfarande skulle tillämpas vid behandling av ansökan om tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medtaga uteslutande andra personer på väg

till och från arbetsplats. Dylikt tillstånd skulle vidare förklaras gälla utan skyldighet för föraren att inneha trafikkort och utan godkännande av bilen för användning i yrkesmässig trafik. Beträffande behovsprövningen anförde andra lagutskottet, att därvid främst borde vara avgörande, om den ifrågasvarande samåkningen framstod som en praktisk lösning av de berörda arbetstagarnas reseproblem. I propositionen framhölls att förslaget finge betraktas såsom en provisorisk lösning på förevarande område. Utskottet fann att en slutlig lösning inte kunde ske utan mera ingående undersökning om den inverkan, som samåkningen kunde få på trafikunderlaget för de reguljära transportmedlen samt om möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningens behov av sådana transportmedel. Någon sådan undersökning föreligger dessvärre inte, men en av trafikutredningen gjord inventering har visat att tillstånd endast i begränsad utsträckning inhämtas för dylika resor.

Såsom trafikutredningen framhållit är det i dagens läge inte trafikpolitiskt motiverat att inskränka möjligheterna till sambruk av privat personbil vid resor till och från arbetsplats. Jag vill därför i huvudsaklig överensstämmelse med utredningens förslag förorda att från YTF:s tillämpning undantages befordran vid färd med personbil till eller från egen arbetsplats av högst fyra passagerare som är på väg till eller från arbetsplats, varmed torde böra likställas skola eller annan lokal för undervisning samt — utan att detta behöver utsägas i författningstexten — även militärförläggning. En begränsning av antalet passagerare — såsom länsstyrelsen i Örebro län föreslagit — finner jag välbetänkt för att förhindra en direkt affärsdrivande transportverksamhet med åtföljande inriktning på köp av större bilar. Fyra passagerare torde vara ett lämpligt antal med hänsyn till de mest förekommande bilstorlekarna i privatpersoners ägo.

Med hänsyn till att den pågående uttunningen av den kollektiva persontrafiken redan ställt flera landsbygdsområden utan kollektiv persontrafik och att denna utveckling oavsett olika stödåtgärder kan väntas fortgå, kan det såsom jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken visa sig lämpligt att öppna en möjlighet för länsstyrelserna att lämna ägare av personbil rätt att mot ersättning ehuru utan transportplikt etc. skjutsa andra personer inom dylika områden eller till och från viss eller vissa tätorter. Denna fråga kräver emellertid vissa ytterligare undersökningar inom kommunikationsdepartementet innan förslag kan framläggas. I avvaktan härpå föreslår jag att det förenklade tillståndsförfarande, som f. n. enligt 11 § YTF kan tillämpas bl. a. i fråga om tillstånd till personbefordran i vissa fall, fortsättningsvis skall kunna användas i samtliga fall, då ansökan avser tillstånd att med personautomobil — varmed författningen enligt förstås fordon för upp till åtta passagerare — medtaga passagerare vid färd för egen räkning. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att utfärda anvisningar om att myndigheterna vid denna tillståndsgivning skall beakta förekomsten av kollektiva trafikmedel inom området.

Tillståndet skall — därest den tillståndsbeviljande myndigheten inte finner särskilda omständigheter till annat föranleda — förklaras gälla utan skyldighet att iakttaga bestämmelserna om taxeplikt, transportplikt m. m. Föreskrift härom bör införas i 12 § YTF. Särskilda omständigheter, som skulle kunna ge anledning att gå ifrån tillämpningen av denna huvudregel, kan föreligga t. ex. då man kan förvänta sig att tillståndet kommer att användas för ofta återkommande eller mera regelbunden befordran av ett större antal passagerare i s. k. småbussar eller andra såsom personbilar registrerade större fordon. I sådana fall kan t. ex. såväl taxebestämmelser som skyldighet för bilföraren att inneha trafik kort visa sig behövliga.

Sedan budgetåret 1961/62 utgår ersättning för viss linjetrafik på landsbygden. Bestämmelser härom har utfärdats för ett år i sänder, senast genom kungörelsen den 10 maj 1963 (nr 126) om statsbidrag till viss linjetrafik på landsbygden. En inom statens biltrafiknämnd utarbetad redogörelse bl. a. för medelsförbrukningen under budgetåret 1961/62 har redovisats i årets statsverksproposition bil. 8 s. 268 ff. Syftet att möjliggöra upprätthållande av viss mindre lönsam landsbygdstrafik har i huvudsak nåtts. Såsom jag framhållit vid redovisningen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken är dylik ersättning till busstrafiken — liksom motsvarande ersättning för viss järnvägstrafik — inte att betrakta såsom en subvention till trafikföretagen utan såsom en ersättning från det allmännas sida för vissa transporttjänster som företagen själva från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra men som erfordras av olika samhälleliga skäl. Ersättning till här ifrågakvarande busstrafik synes mig lämpligen böra ske enligt det nu tillämpade systemet med de jämkningar av bestämmelserna, som kan betingas av erfarenheter, vilka successivt vinnes. Jag ämnar därför även för nästkommande budgetår föreslå ersättning enligt i huvudsak samma grunder som de nuvarande. Redan nu står det klart att kretsen av ersättningsberättigade företag bör utvidgas. Från tillämpningen av kungörelsen har nämligen undantagits linjetrafik, som bedrivs av statlig myndighet eller av företag, som helt eller till övervägande del äges av staten. För denna trafik har hittills förutsatts att resultatutjämning skall äga rum mellan lönsamma och icke lönsamma linjer. Ett sådant krav är emellertid inte förenligt med de här förordade trafikpolitiska principerna och det kan också — såsom framgår av den tidigare redovisade framställningen från länsstyrelsen i Gotlands län — leda till att trafikförsörjningen i områden, som domineras av linjetrafik i statlig regi, blir sämre än vad som med stöd av nu utgående ersättning är möjligt att upprätthålla i områden med sådan trafik i enskild eller kommunal regi. Den statliga linjetrafiken bör därför i detta hänseende likställas med övrig linjetrafik. För den av statsägda aktiebolag bedrivna trafiken bör detta ske genom att dessa företag blir berättigade till bidrag enligt kungörelsens bestämmelser. För den av SJ och postverket bedrivna linjetra-

fiken bör ersättning utgå enligt i huvudsak samma grunder som nu gäller för enskilda och kommunala företag. Ersättningen har preliminärt beräknats till 0,5 milj. kr. per år för de statsägda bolagen samt tillhopa 2,5 milj. kr. per år för SJ och postverket. Förslag beträffande utformningen av bidragssystemet för SJ:s och postverkets del ävensom beträffande det erforderliga anslagsbeloppet torde få redovisas i nästa års statsverksproposition.

Trafikutredningen har föreslagit att den gällande behovsprövningen vid tillståndsgivning för uthyrningsrörelse skall slopas. Jag delar utredningens uppfattning i vad gäller uthyrning av personbilar och av lastbilar, vilkas totalvikt ej överstiger 3,5 ton. Etablering och utökning av dylik verksamhet bör sålunda enligt min mening i fortsättningen inte vara underkastad behovsprövning. Däremot bör sådan prövning tills vidare bibehållas för uthyrning av bussar och tyngre lastbilar med hänsyn till de olägenheter av behovsprövningens slopande, som påtalats vid remissbehandlingen.

De ökade möjligheterna att erhålla tillstånd för uthyrningsrörelse kan antagas i ej obetydlig omfattning begagnas av företag inom bilhandeln. Det har därför framförts farhågor för att gällande bestämmelser om vissa betalningsvillkor inom den yrkesmässiga bilhandeln skulle kunna komma att kringgås. Såsom kommerskollegium framhållit föreligger emellertid möjligheter att i allt väsentligt komma till rätta med eventuella missbruk i detta avseende.

Jag förordar att ett förenklat förfarande tillämpas när ansökan avser tillstånd till uthyrning av personbilar och lättare lastbilar. Tillräckliga skäl föreligger ej heller att bibehålla kravet att den som hyr sådan bil eller framför bilen skall ha uppnått 21 års ålder. Frågan om ändring av 21-årsregeln vid uthyrning av bussar och tyngre lastbilar bör däremot vila i avvaktan på resultatet av de överväganden om införande av särskilda körkort för dylika fordon som pågår inom bilförarutredningen. I YTF bör 11 och 32 §§ ändras i överensstämmelse med det nu anförda.

Vid bedömningen av möjligheterna att slutligt genomföra det trafikpolitiska reformprogrammet måste såsom jag understrukt i redogörelsen för de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken bl. a. beaktas att en ökad konkurrens på transportmarknaden inte får leda till ökad olycksfrekvens i trafiken genom hårdare utnyttjande av förarpersonalen. Trafikutredningen har tagit upp vissa trafiksäkerhetsfrågor, som ansetts vara av särskild betydelse. Jag vill här i korthet redovisa några av de åtgärder som vidtagits eller planerats i de av utredningen berörda avseendena.

Den av utredningen diskuterade frågan om utvidgad trafik kortsplikt har berörts i direktiven för bilförarutredningen. Därvid konstateras att ett system med efter fordonstypen differentierade körkort torde vara bättre ägnat att tillgodose trafiksäkerheten än den av trafikutredningen ifrågasatta utsträck-

ningen av trafik kortsplikten. Som framgått av vad jag tidigare anført har bilförarutredningen därför — i samband med den genomgripande översyn av förarutbildningen som pågår inom utredningen — att även taga upp frågan om införande av differentierade körkort. Därvid kommer även frågan om kompetenskraven för förande av traktor på väg att prövas.

Frågan om kontrollen bl. a. över i yrkesmässig trafik begagnade fordon torde — i vad gäller fordon som inte redan är underkastade periodisk kontrollbesiktning enligt YTF — få anses bli löst i och med att årets riksdag i huvudsaklig överensstämmelse med i propositionen 1963: 91 angivna riktlinjer beslutat om successivt införande från och med den 1 januari 1965 av årlig säkerhetsinspektion av fordon, som uppnått viss ålder.

Den av trafikutredningen berörda frågan om en översyn av bestämmelserna om förarens arbets- och vilotid m. m. har jag funnit böra skyndsamt utredas. Jag har sålunda enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande den 28 juni 1963 tillkallat särskilda sakkunniga med uppgift att verkställa utredning om regleringen av arbetsförhållandena inom landsvägstrafiken. I direktiven för de sakkunnigas arbete framhålles bl. a. att de ur trafiksäkerhetsintresset härledda motiv, som ligger bakom nu gällande arbetstids- och körtidsreglering inom den yrkesmässiga trafiken, talar för att en reglering sker av körtider m. m. även för förare som är verksamma inom handels- och industriföretag och annan kommersiell icke yrkesmässig trafik. De sakkunniga skall närmare pröva vilka kategorier av fordonsförare, som bör vara underkastade dylika bestämmelser och skall vidare bl. a. företa en omprövning av de i 28 § YTF intagna körtidsbestämmelserna från trafiksäkerhetssynpunkt samt från sociala och ekonomiska aspekter. Därvid skall bl. a. beaktas vissa internationella överenskommelser rörande arbetsförhållandena i den internationella landsvägstrafiken. De sakkunniga skall också utarbeta förslag till åtgärder i syfte att åstadkomma en mer effektiv kontroll och övervakning av bestämmelsernas efterlevnad, varvid skall prövas huruvida andra metoder än de nuvarande kan komma i fråga för kontrollens utförande. Även frågan om hur en effektiv arbetsinspektion för landsvägstrafiken bör ordnas och vilka resurser som erfordras härför skall utredas av de sakkunniga.

I anledning av vad trafikutredningen anført rörande behovet av en förstärkning av ordningsstatspolisens numerär vill jag slutligen erinra om att polisverksamheten skall undergå en genomgripande omorganisation i samband med förstatligandet av polisväsendet den 1 januari 1965. Riktlinjerna för den nya organisationen har angivits i prop. 1962: 148. Planläggningsarbetet inför förstatligandet har av chefen för inrikesdepartementet med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 25 maj 1962 uppdragits åt polisberedningen. En väsentlig uppgift för beredningen är att ge polisorganisationen en utformning som skapar förutsättningar för en aktiv och effektiv trafikövervakning. Enligt polisberedningens förslag skall polisen till-

delas motorfordon i större utsträckning än vad nu är fallet. Inom polisdistrikten kommer vidare rörliga kommandon att upprättas med uppgift bl. a. att övervaka trafiken. Därjämte skall finnas länsvis avdelad personal för trafikarbetet. Rikspolisstyrelsen avses skola ge de lokala och regionala polismyndigheterna direktiv och anvisningar om hur trafikövervakningen skall bedrivas. Polisutredningen har numera avlämnat vissa delbetänkanden i vilka beredningen framlagt närmare förslag i flertalet av de frågor som här nämnts.

Förslag till de ändringar i förordningen angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. som föranleds av vad jag i det föregående anfört rörande åtgärder i en första reformetapp har utarbetats inom kommunikationsdepartementet.

Under återopande av det sagda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte bereda riksdagen tillfälle att avgiva yttrande över

1. förslaget till förordning om ändring i förordningen den 25 oktober 1940 (nr 910) angående yrkesmässig automobiltrafik m. m.;
2. de av mig förordade grunderna för omarbetning i en andra reformetapp av vissa bestämmelser i sagda förordning;
3. den av mig föreslagna utvidgningen av tillämpningsområdet för ersättning till viss linjetrafik på landsbygden.

Med bifall till vad föredraganden sålunda med instämmande av statsrådets övriga ledamöter hemställt förordnar Hans Kungl. Höghet Regenten, att till riksdagen skall avlåtas proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar.

Ur protokollet:

Bert Holmberg

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Propositionens huvudsakliga innehåll	1
Författningsförslag	3
I Inledning.....	10
II Allmänna riktlinjer för trafikpolitiken.....	13
Trafikutredningen.....	13
Läget på transportmarknaden.....	13
Den framtida trafikutvecklingen.....	15
Allmänna synpunkter på trafikpolitiken	18
Kravet på tillfredsställande transportförsörjning.....	20
Transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad.....	23
Kravet på företagsekonomisk effektivitet.....	25
Trygghet av effektiv konkurrens.....	26
Synpunkter på investeringsbedömningen.....	29
Trafikpolitiskt reform- och handlingsprogram.....	31
Särskilda yttranden.....	39
Reservationer.....	40
Yttranden.....	40
Departementschefen.....	54
III Trafikinvesteringarna.....	67
Trafikutredningen.....	67
Föreliggande investeringsplaner.....	67
Breddning av smalspåriga järnvägslinjer.....	74
Nybyggnad av järnvägslinjer.....	79
Nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer.....	80
Vissa framställningar.....	87
1960 års vägsakkunniga angående frågan om avgiftsbelagda trafik- läggningar.....	89
Yttranden.....	95
Departementschefen.....	108
IV Reformen på järnvägstrafikens område.....	124
Trafikutredningen.....	124
Ersättning till SJ för driften av icke lönsamma järnvägslinjer	124
Ekonomisk målsättning för SJ:s verksamhet.....	128
Allmänna synpunkter på SJ:s taxestystem.....	132
Taxemässig samordning järnväg-bil.....	135
Vissa järnvägarna åvilande förpliktelser.....	138
Reservation.....	139
Järnvägsstyrelsens skrivelse i november 1962 angående planerade åtgär- der i kostnadsbesparande eller intäktsfrämjande syfte.....	139
Järnvägsstyrelsens skrivelse i augusti 1962 angående SJ:s pensionsutgif- ter.....	142
Yttranden.....	143
Departementschefen.....	151

V Reformers på landsvägstrafikens område	162
Trafikutredningen	162
Undantag från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser	162
Undantag från föreskriven behovsprövning	167
Reservation	173
Tillämpning av mindre restriktiv behovsprövning	173
Övriga åtgärder	173
Särskilt yttrande	174
Reservation	174
Sambruk av privat personbil	176
Uthyrningsrörelse	178
Statens biltrafiknämnds kompetensområde och sammansättning	181
Översyn av vissa trafiksäkerhets- och arbetarskyddsbestämmelser m. m.	184
Reservation	186
Framställning från länsstyrelsen i Gotlands län ang. ersättning till statlig busstrafik m.m.	186
Yttranden	187
Departementschefen	199