

Nr 82.

Av herr **Andersson, Lars, m. fl.**, om ändring av taxorna vid statens järnvägar i syfte att förbättra fraktförhållandena i Norrland.

En av de faktorer, som främst medverkat till att hålla tillbaka utvecklingen inom det norrländska näringslivet, utgöres av de höga transportkostnaderna. Med denna utgångspunkt har norrlandskommittén i sitt den 5 december 1946 avgivna betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84) bland annat framlagt en del förslag med syfte att minska det norrländska näringslivets transportkostnader. För transporter på långa avstånd skall enligt norrlandskommitténs förslag genomföras en sänkning av taxorna, vilken skall börja tillämpas vid 400 km och successivt växa proportionellt med avståndet upp till 700 km, varefter sänkningen skall uppgå till 20 procent av de tariffer, som gällde intill utgången av år 1947 (från denna tidpunkt ha taxorna höjts, se nedan). En sådan sänkning har kommittén funnit så mycket mera motiverad som de långa transportererna äro belastade med en oproportionerligt stor andel av järnvägarnas fasta kostnader. Detta kommitténs förslag, som har sin största betydelse för transporter mellan Norrland och övriga Sverige, kompletteras av ett förslag om tillämpning av s. k. virtuella avstånd vid beräkning av fraktkostnader inom Norrland. De virtuella avstånden ha erhållits genom att de verkliga geografiska avstånden reducerats på visst sätt. Enär behovet av en dylik ekonomisk avståndsreduktion icke kan sägas vara lika stort i södra som norra delarna av Norrland, har kommittén föreslagit en differentiering av de virtuella avstånden på så sätt att för norra Norrland (omfattande järnvägslinjer norr om linjen Umeå—Vännäs, inlandsbanan norr om Östersund samt linjen Forsmo—Hoting) ett geografiskt järnvägsavstånd om 2 km skall räknas som blott 1 tariffkm. Inom den återstående delen av järnvägsnätet norr om Söderhamn, Bollnäs och Orsa skall däremot 1,5 km geografiskt avstånd räknas som 1 tariffkm. Vid en tillämpning av virtuella tariffavstånd i Norrland jämte allmän fraktsänkning på långa avstånd blir fraktsänkningen enligt den föreslagna beräkningsmetoden procentuellt störst för de nordligast belägna orterna för att successivt och relativt jämnt avtaga mot söder. En undersökning av den genomsnittliga fraktsänkningen för vissa norrländska orter med hänsyn till deras geografiska belägenhet har givit föl-

jande resultat i form av ovägda medeltal: Malmberget 37 procent, Luleå 36 procent, Umeå 31 procent, Östersund 26 procent och Sundsvall 24 procent.

Som grund för sina förslag på kommunikationsområdet har kommittén i nämnda betänkande understrukt vikten av att man vid utformningen av kommunikationsväsendet och bestämmandet av transportavgifterna anlägger samhällsekonomiska synpunkter på lång sikt, så att icke områden med goda förutsättningar för ett utvecklat näringsliv hållas tillbaka. Emellertid måste självfallet även företagsekonomiska synpunkter beaktas, vilket är av vikt icke minst för att på detta sätt skall ernås en viss garanti mot felaktiga investeringar i kommunikationsväsendet. Kommittén har utgått från att den inkomstminskning för statens järnvägar, som kalkylerats kunna bli en följd av den föreslagna taxenedsättningen, kommer att till stor del motvägas genom den trafikökning, som föranledes av taxesänkningen. Om denna, såsom kommittén funnit skäl att antaga, kommer att resultera i utvidgning och nyetablering av industriella företag i Norrland, kunna statens järnvägar uppenbarligen härigenom tillföras väsentligt ökade fraktinkomster.

Norrlandskommitténs förslag ha avstyrkts av järnvägsstyrelsen. Här skola ej närmare beröras de olika synpunkter styrelsen anfört härvidlag, liksom ej heller den motkritik som norrlandskommittén riktat mot styrelsen (exemplar av kommitténs promemoria i detta ämne kan tillhandahållas vederbörande utskott). Främst ha emellertid kommitténs förslag avstyrkts med hänsyn till den försämring som efter kriget inträtt i fråga om statens järnvägars ekonomiska läge. Ur norrländsk synpunkt kan emellertid ej godtagas, att en i och för sig berättigad lättnad för norrlandstrafiken skall inhiberas med hänsyn till statens järnvägars förräntningskrav och intresset hos trafikanterna i andra landsdelar att få behålla en för dem förmånlig taxesättning. Om taxorna för vissa transporter äro för högt bestämda, bör en nedsättning därav ske även om härigenom skulle nödvändiggöras en justering uppåt av andra taxor.

Sedan norrlandskommittén avgivit sitt betänkande om förbättrade transportförhållanden i Norrland, har en allmän taxehöjning genomförts för såväl gods- som persontrafik. Att döma av de motiv för taxehöjningen, som framlagts av järnvägsstyrelsen, har styrelsen i detta sammanhang helt uraktlåtit att taga någon hänsyn till norrlandskommitténs betänkande. Det har gällt för järnvägsstyrelsen att komma fram till en sådan ökning av trafikinkomsterna, att den icke blott räcker till att täcka det driftunderskott, som uppstått till följd av efterkrigsårens minskade trafik och samtidigt ökade kostnader för löner m. m., utan därutöver också lämna normal förräntning av statsbanekapitalet.

Det skulle varit önskvärt att de synpunkter, som framlagts av norrlandskommittén, beaktats vid den reglering av järnvägstaxorna, som sålunda

ägt rum. I varje fall borde det icke ha mött några oöverstigliga svårigheter att i detta sammanhang genomföra en sådan justering av förhållandet mellan taxorna vid långa och korta transporter, som åsyftats av norrlandskommittén. Om detta borde ha föranlett att taxorna för korta transporter höjts något mer än nu skett eller att statens järnvägars inkomster fått minskas i någon mån, skall ej här diskuteras.

Från norrländsk sida måste vidhållas, att taxorna på statens järnvägar böra omläggas i huvudsaklig anslutning till vad norrlandskommittén föreslagit. Åtminstone i vad gäller nedsättning av avgifterna för långa transporter bör ändring ske redan i de nuvarande provisoriska taxorna.

Under åberopande av det anförda hemställes,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om ändring av taxorna vid statens järnvägar i anslutning till vad ovan förordats.

Stockholm den 21 januari 1948.

Lars E. Andersson.

Jon. N. Jonsson.

Ernst Hage.

J. F. Grym.

Hugo Sundberg.

Bernhard Näsgård.

H. Sten.

Ragn. Bergh.

P. G. Lundgren.

Gustaf Velandér.

Lage Svedberg.

L. Tjällgren.

Wilh. Annér.

Hjalmar Nilsson.

P. J. Näslund.

Per Olofsson.

Karl Aug. Johanson.