

Nr 195

Utlåtande i anledning av väckta motioner om beredande av kompensation åt statens affärsdrivande verk för driftförluster på deras rörelse i de norrländska bygderna.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sörlin m. fl.* (I: 112) och den andra inom andra kammaren av herr *Jansson i Kalix m. fl.* (II: 149), har hemställts att riksdagen ville besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära utredning om åtgärder, varigenom de affärsdrivande statsverk som måste vidkännas driftförluster på sin rörelse i de norrländska bygderna erhålla kompensation i skälig grad för dessa förluster, förslagsvis ur medel som inflyta genom uttagande av en elaccis.

Till stöd för sitt yrkande ha motionärerna anfört följande.

Statens affärsdrivande verk har som sin uppgift att på ett för staten tillfredsställande sätt söka förränta i respektive företag investerat kapital. Jämsides med sådan förräntning skall jämväl sociala och näringspolitiska uppgifter i största utsträckning tillgodoses. Varje verk betraktas som en enhet och har att inom sitt verksamhetsområde strängt beakta förräntningsprincipen. En följd av de riktlinjer som följts har blivit att för befolkningen vitala intressen inte kunnat tillgodoses. Statens järnvägar, postverket och televerket, som främst kan verka i social och näringspolitisk riktning, kämpar med stora svårigheter för att i Norrland kunna uppehålla och utvidga sin verksamhet. För närvarande synes utvecklingen för dessa verk icke bara ha stagnerat utan även i vissa fall, det gäller järnvägen och postverket, ha gått tillbaka. Försämrade tågförbindelser och indragna busslinjer vittnar därom.

Samtidigt som detta sker har ett par av statens verk, domänverket och framför allt vattenfallsstyrelsen, på ett för staten utomordentligt sätt kunnat infria anspråken på god kapitalförräntning. Allteftersom utbyggnaden sker i de norrländska älvorna för vattenfallsstyrelsens räkning kommer sannolikt detta verk att inleverera stigande överskottsbelopp till statskassan.

Om de norrländska bygderna i fortsättningen skall kunna bestå i den omfattning som är önskvärt ur olika allmänna synpunkter, är en grundförutsättning härför att samtliga statens affärsdrivande verk kan uppehålla sin verksamhet i dessa bygder och även utveckla den allteftersom behoven framträder. Det är emellertid tydligt att detta inte kan ske med mindre än att järnvägen, posten och telegrafan blir kompenserade för alltför stora driftförluster på norrlandslinjerna. För en norrlänning ligger det nära till hands att för denna kompensation hänvisa till de överskott som andra

statsverk uppnår på exploateringen av naturtillgångarna inom samma områden varom här är fråga. Nu lär det väl dock av budgettekniska och andra skäl knappast vara möjligt att genomföra en ordning, varigenom medel från ett verk direkt överförs till ett annat, och därför torde denna utväg vara stängd. Skall compensationen ske med anlåtande av skattemedel torde svårigheter också efter vanligheten torna upp sig. Det finns dock ett sätt för medelsanskaffning, som vid olika tillfällen påyrkats hos statsmakterna i framställningar från norrländskt håll och som borde vara användbart. Det är införande av en elaccis på den elektriska kraftkonsumtionen. 1943 års elkraftutredning har föreslagit uttagande av en elaccis på 1/10 öre per kilowattimme och att dessa medel skall användas till upprustning av landsbygdens eldistribution. I de norrländska framställningarna har föreslagits en elaccis på 3/10 öre per kilowattimme. Elaccisen skulle enligt de båda här nämnda förslagen ersätta den nuvarande elskatten, som uttages med ett ännu högre belopp. Med en elaccis på 3/10 öre skulle på den norrländska kraftproduktionen inflyta tillräckligt med medel både för de ändamål, för vilket i denna motion föres talan, och för andra välmotiverade sådana.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av generalpoststyrelsen, telestyrelsen och järnvägsstyrelsen, varjämte samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen beretts tillfälle avgiva yttrande i ärendet.

Generalpoststyrelsen framhåller inledningsvis att vid bedömandet av postala servicefrågor en avvägning måste göras mellan å ena sidan de ekonomiska synpunkterna och å andra sidan allmänhetens krav på en god och beträffande olika trafikområden likvärdig betjäning. De ekonomiska synpunkterna kunde med hänsyn till verkets samhällliga förpliktelser icke alltid tillmätas avgörande betydelse. I de enskilda fallen bleve därför en viss utjämning nödvändig. Överskottet från den bärkraftiga trafiken inom tätområdena toges i betydande omfattning i anspråk för tillgodoseende av glesområdenas behov i fråga om postal service. För fjällbygderna liksom vissa skogs- och skärgårdsområden där ett vidmakthållande av kravet på ekonomisk lönsamhet skulle utgöra hinder för inrättande av även mycket blygsamma postala anordningar torde postverket i stor utsträckning ha iklätt sig kostnader, som icke tillnärmelsevis motsvarades av verkets inkomster inom vederbörande område men som ansetts motiverade av angelägenheten att bryta bygdens isolering och därigenom främja den kulturella och sociala utvecklingen.

Efter att vidare ha erinrat om fördelen för dem som bo i glesområden och avlägset belägna landsdelar av postavgifternas enhetlighet anför styrelsen beträffande tillgodoseendet av de postala trafikbehoven i Norrland följande.

När det gäller de postala anordningarna i Norrland torde icke med fog kunna hävdas, att utvecklingen stagnerat eller gått tillbaka. Successiva förbättringar i postalt hänseende ha vidtagits inom denna landsdel likaväl som annorstädes. Såsom exempel härpå må nämnas, att under den senaste treårsperioden inom Norrbottens och Västerbottens län genomförts turökningar å postförings- och lantbrevbäringslinjer samt nyinrättats postanordningar som berört sammanlagt 4 641 hushåll, varav 979 år 1953, 1 921 år 1954

och 1741 år 1955. Strängare krav ha icke uppställts för postanordnings inrättande i Norrland än på andra håll inom landet. Snarare har ofta en något välvilligare prövning än vanligt skett, när det gällt utbyggnad av den postala servicen i de norrländska glesbygderna, där postverkets kostnader per hushåll räknat på grund av de långa transportavstånden och den ringa bebyggelsen många gånger blivit väsentligt högre än på andra håll. De postala behoven inom den norrländska landsdelen torde sålunda allmänt sett få anses vara jämförelsevis väl tillgodosedda, vilket emellertid icke utesluter en av förhållandena i varje särskilt fall betingad ytterligare utbyggnad av postanordningarna där.

En viktig grundförutsättning för tillgodoseende i tillfredsställande omfattning av de postala trafikbehoven utgör ett väl utvecklat kommunikationsväsen, icke minst när det gäller landsvägstrafiken. I synnerhet i Norrland, där kostnaderna för separat postföring på grund av de långa transportavstånden ställa sig höga, är det i hög grad angeläget, att den yrkesmässiga linjetrafiken i möjligaste mån kan utnyttjas för postbefordran. Beträffande den enskilda linjetrafiken i allmänhet på landsväg gäller författingsenligt, att vederbörande koncessionshavare är skyldig att mot skäligen ersättning i den uppehållna trafiken befordra post för postverkets räkning. Någon motsvarande skyldighet att avpassa trafiken efter det postala behovet föreligger däremot i princip icke, även om meddelad koncession i vissa fall gjorts beroende av att vederbörande turer samtidigt utnyttjas för postbefordran. Turantal och tidlägen baseras i allmänhet på trafikunderlag och förhållanden i övrigt enligt rent trafikmässiga grunder, vilket har till följd, att vid vikande trafikunderlag möjligheterna begränsas att utnyttja linjetrafiken för postbefordran i sådan omfattning, som ur postal servicesynpunkt skulle ha varit önskvärd. Den postala standarden blir med andra ord i relativt vid utsträckning beroende av faktorer, som påverkas av rent allmänna trafikförhållanden.

Vid sidan av den enskilda linjetrafiken uppehålla statens järnvägar och postverket linjetrafik på landsväg för person- och godsbefordran. Den av postverket bedrivna linjetrafiken, postdiligenstrafiken, vars huvudändamål varit och alltjämt är att jämsides med postbefordringen tillgodose samfärdselbehovet i vissa mera avlägset liggande trakter utan järnvägsförbindelse, uppehålls uteslutande inom de fyra nordligaste länen. I många fall äro diligenslinjerna belägna inom glest bebyggda trakter, där enskilda trafikutövare icke ansett det ekonomiskt lönande eller möjligt att uppehålla linjetrafik eller där reguljär trafik eljest på privat väg icke kunnat uppehållas i tillfredsställande omfattning.

Styrelsen berör vidare de svårigheter i ekonomiskt hänseende som för såväl den av postverket och statens järnvägar som av enskilda trafikutövare bedrivna biltrafiken uppstått till följd av privatbilismens kraftiga ökning samt de höjda drivmedels- och fordonsskatterna. I anslutning härtill anför styrelsen följande.

För att motverka driftförluster i den reguljära linjetrafiken och möjliggöra ett uppehållande av denna trafik på linjer med vikande trafikunderlag i en omfattning, som ur allmänna synpunkter kan anses angeläget, torde det affärsmässigt sett ligga närmast till hands att ifrågasätta vidtagande av härför erforderlig taxejustering. Tidigare tillämpades i den enskilda trafiken ett flertal efter de lokala förhållandena inom olika områden avpassade taxor, men i detta hänseende har under senare år en utjämning skett så till vida, att taxesättningen alltmera följer en av statens priskontrollnämnd

godkänd maximitaxa. Vad postdiligenstrafiken beträffar har — med de justeringar, som företagits inom ramen för gällande priskontrollbestämmelser — alltsedan denna rörelsegren upptogs av postverket tillämpats en för diligensnätet i sin helhet av generalpoststyrelsen fastställd taxa. Även om hinder för taxejusteringar icke skulle ha förelegat ur priskontrollsynpunkt, synes det styrelsen mindre välbetänkt med en taxesättning, som skulle drabba den av de trafikmässigt svaga linjerna beroende befolkningen hårdare än den utmed bärkraftigare linjer bosatta. Vidtagande av fortsatta taxehöjningar torde dessutom kunna förmodas bidra till ytterligare resandeflykt från den reguljära linjetrafiken. Å andra sidan kan det enligt generalpoststyrelsens uppfattning icke anses rimligt och torde ej heller ha avsetts av motionärerna, att postverket, såsom i vissa fall ifrågasatts, skulle genom tillskott av postmedel utöver skäligen postföringslega bidra till uppehållande av linjetrafik, som ur allmän trafiksynpunkt anses angelägen men som trafikmässigt är mindre bärig.

Styrelsen understryker slutligen att ett väl utbyggt nät av landsvägslinjer utgör en väsentlig förutsättning för uppehållande av tillfredsställande postförbindelser även inom glesbebyggda trakter. Den yrkesmässiga linjetrafiken på landsväg kämpar emellertid f. n. icke enbart i Norrland utan även inom glesbygderna i andra landsdelar med svårigheter av olika slag, vilka, om de komme att bestå, torde medföra oundvikliga trafikinskränkningar. Från de synpunkter styrelsen har att företräda säges det därför vara önskvärt om statsmakterna såvitt möjligt kunde vidtaga för mildrandet av dessa svårigheter lämpliga åtgärder. Vid sidan därav anses för postverkets vidkommande icke erforderligt med åtgärder i den av motionärerna antydda riktningen.

Telestyrelsen konstaterar inledningsvis att telefondriften i Norrland är dyrare än i de mera tätbebyggda södra delarna av landet, vilket främst beror på de långa avstånden och det stora antalet små telefonstationer. Som konsekvens härav måste televerket i Norrland underhålla ett mera omfattande blankledningsnät än i övriga delar av landet. På varje apparat faller sålunda i Norrland enligt styrelsen tre gånger så mycket blanka landsledningar och sju gånger så mycket blanka riksledningar som i den övriga delen av landet. Härtill komme den fördyrande inverkan, som de svåra klimatiska förhållandena under vinterperioden förorsaka. Kostnaden för löpande *underhåll* uppginge under budgetåret 1954/55 i Norrland till 28 kronor per apparat och år mot endast 16 kronor i landet i övrigt. Absolut taget motsvarade detta en merkostnad för Norrland av drygt 3 milj. kronor per år. Beloppet vore emellertid i förhållande till televerkets totala inkomster — under budgetåret 1954/55 ca 709 milj. kronor — alltför litet för att det skulle kunna tänkas påverka televerkets möjligheter att, som sagts i motionerna, tillgodose befolkningens vitala intressen. Några exempel på att så skulle vara fallet hade ej lämnats i motionerna. Styrelsen säger sig dock vara medveten om att förhållandena icke i allo äro tillfredsställande. Väsentligheterna på beställda rikssamtal vore i många fall alltför långa och detsamma gällde väntetiderna för att få nytecknade eller flyttade abonnemang inkopplade. Dessa förhållanden, som icke enbart gälla Norrland, berodde emellertid icke på de driftförluster som televerket gör på telefondriften i Norrland,

utan på att de investeringsanslag som anvisas till televerkets anläggningsarbeten, under en lång följd av år varit otillräckliga i förhållande till behovet.

Styrelsen framhåller vidare att vad *trafikkostnaderna* angår bero dessas storlek icke i främsta rummet på om en station ligger i Norrland eller i den övriga delen av landet utan på om lokal- och landstrafiken blivit automatiserad eller ej. Avlöningar till telefonister och växelstationspersonal torde numera ha stigit så mycket, att televerket gör mycket betydande förluster på praktiskt taget alla manuella stationer. Inom sådana centralstationsområden, där flertalet abonnenter äro anslutna till manuella stationer, ginge den lokala telefonrörelsen för närvarande med en förlust av 50—150 kronor per apparat och år, vilket även gällde centralstationsområden utanför Norrland. De största förlusterna uppstode vid manuella växelstationer, d. v. s. på landsbygdsabbonenter.

Styrelsen framhåller i anslutning härtill att styrelsen sedan länge målmedvetet strävat efter att så långt det varit ekonomiskt försvarligt utjämna olikheter i abonnenternas telefonkostnader. Det erinras därvid om att styrelsen i början av år 1948 slojade de särskilda inträdes- och abonnemangsavgifterna för huvudledning utanför frikrets, varigenom kostnaderna för ett telefonabbonemang blevo desamma vare sig en abonnent bor nära eller på långt avstånd från en telefonstation. I första hand hade denna reform betydelse för landsbygdsabbonenter.

Styrelsen anför vidare följande.

Styrelsen har för sin del den uppfattningen, att det också måste vara en riktig politik att hålla samma telefonavgifter på landsbygden som i städer och andra tätorter, även om detta innebär, att de förra abonnenterna få betala mindre och de senare mera än vad deras telefonabbonemang kostar verket. Den förda politiken leder nämligen till att telefonen får större spridning på landsbygden, vilket blir till nytta även för abonnenterna i städer och andra tätorter, som härigenom kunna komma i förbindelse med ett större antal abonnenter än annars skulle vara fallet.

En förbättring av det ekonomiska resultatet av telefonrörelsen på landsbygden kan endast nås genom automatisering av stationerna, och en sådan sker också successivt i den mån tillgängliga anslag medger detta såväl i Norrland som i övriga delar av landet.

I motionen nämnes, att domänverket och framför allt vattenfallsverket på ett för staten utomordentligt sätt kunnat infria anspråken på god kapitalförräntning. Detta ger styrelsen anledning framhålla, att såvitt styrelsen kan finna, detta också — trots förlusterna på manuella stationer — gäller televerket. Styrelsen tillåter sig i detta hänseende hänvisa till följande siffror för de tre senast förflutna budgetåren:

Budgetår	Redovisat överskott milj. kr	I % av disponerat kapital	Statens ränteut- gifter milj. kr	Nettovinst för stats- verket milj. kr
1952/53	39,6	3,6	34,6	5,0
1953/54	67,0	5,6	37,4	29,6
1954/55	86,8	6,8	40,3	46,5

Härvid är att märka, att inga taxehöjningar gjordes vid televerket för att kompensera de betydande lönehöjningar, som genomfördes fr. o. m. år 1955.

Styrelsen vill i detta sammanhang också nämna att de redovisade överskotten framkommit efter avskrivningar och att dessa kunnat göras så stora, att de räckt till att bestrida en avsevärd del av de för varje år gjorda investeringarna i nya anläggningar vid verket. Denna andel uppgick sålunda år 1952/53 till 59 %, år 1953/54 till 63 % och år 1954/55 till 67 %.

Styrelsen avstyrker slutligen bifall till motionerna i vad desamma avse televerket.

Järnvägsstyrelsen, som inledningsvis säger sig vilja bekräfta riktigheten av motionärernas uppgift, att delar av det norrländska järnvägsnätet uppvisa driftunderskott, framhåller vidare, att detta förhållande dock icke är begränsat enbart till Norrland utan dessvärre har motsvarighet även inom andra delar av landet, vilket sammanhänger dels med att trafikunderlaget på många bandelar är så svagt, att förutsättningar för lönsam järnvägsdrift saknas, dels med den regionala utjämningen av järnvägens taxor, transport-service och kostnader.

Styrelsen anför vidare i frågan följande.

Denna regionala utjämning innebär, såsom styrelsen i andra sammanhang framhållit, att förlusterna på SJ trafiksvaga bandelar måste kompenseras av vinster på de trafikstarka om SJ ekonomi skall gå ihop. Trots stor trafik räcker det av SJ redovisade driftöverskottet numera till förräntning av endast en del av det i SJ nedlagda statskapitalet. Marginalen är dessutom så smal, att även en relativt obetydlig trafiknedgång kan resultera i att ej ens avskrivningsbehovet kan tillgodoses.

Sedan länge pågå vid SJ undersökningar i syfte att bl. a. till landsväg överföra trafik på sådana bandelar, där förutsättningar för lönsam järnvägsdrift icke längre äro för handen. Det är emellertid uppenbart, att åtskilliga sådana bandelar, särskilt i Norrland, måste bibehållas och trafikeras av försvars-, sociala eller andra icke företagsekonomiskt betingade skäl. Även sedan pågående strukturrationalisering i stort sett avslutats kommer därför kravet på regional utjämning av taxor etc att verka som en tyngande belastning på SJ ekonomi och försvåra en rationell och kostnadsmässigt riktig fördelning av transporterna på olika trafikmedel.

En utväg att i ett sådant läge hålla taxor och transportservice på en för trafikanterna godtagbar och konkurrenskraftig nivå, vore att — såsom styrelsen vid olika tillfällen hävdat och som torde vara åsyftat i den nu förevarande motionen — genom särskilda anslag på statsbudgeten täcka SJ förluster på de trafiksvaga bandelar, som av andra än företagsekonomiska skäl icke kunna läggas ned.

En fråga av denna art torde böra ytterligare klarläggas, innan ställning toges till densamma. Härför synes även vara sörjt i och med tillsättandet av 1953 års trafikutredning, som jämlikt meddelade direktiv har till uppgift att anvisa sådana lösningar av de trafikpolitiska problemen som för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medge företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten. Av särskild vikt för det i motionerna behandlade spörsmålet torde vara det av föredragande departementschefen i direktiven för nämnda utredning gjorda uttalandet, att en sådan ordning för vår transporthushållning bör eftersträvas, att — oavsett

de inslag av kostnadsutjämning mellan skilda landsdelar och trafikantgrupper som alltså kunna befinnas påkallade — transportverksamheten totalt sett icke skall nödvändiggöra direkta subventioner från det allmänna.

Vissa av hithörande frågor torde vidare komma att beaktas av 1948 års järnvägstaxekommitté, som enligt uppgift i årets riksdagsberättelse beräknar slutföra sitt uppdrag under innevarande år.

Då det i motionerna framlagda förslaget, åtminstone i vad angår statens järnvägar, därför torde bliva beaktat i redan pågående utredningar, hemställer styrelsen slutligen att utskottet måtte avstyrka motionerna.

Samarbetsdelegationen för de fyra nordligaste länen erinrar bl. a. om hur befolkningens gleshet i stora delar av i synnerhet det inre Norrland i förening med den tilltagande privata personbiltrafiken medfört ett minskat trafikunderlag för de allmänna kommunikationsmedlen med försämrade tågförbindelser och indragna busslinjer som följd. Ett läge med ytterligare försämrade kommunikationer vad post och järnväg angår vore också att vänta, vilket skulle drabba berörda bygder mycket hårt. Delegationen anför vidare följande.

Jämsides med denna utveckling mot det sämre utnyttjas Norrlands naturtillgångar, malm, skog och vattenkraft, kraftigare än någonsin förr. Tanken på att något av de överskott, som detta utnyttjande för med sig, skulle få komma t. ex. kommunikationsverken och -företagen till godo är fördenskull näraliggande.

I olika sammanhang har därvid tanken på en särskild elaccis framkastats, så också i de här föreliggande motionerna. Även i de motioner, som gävo impulsen till tillsättandet av den »Norrländska vattenkraftutredningen» diskuterades elaccisen. Tredje lagutskottet, som förbehandlade motionerna, kunde emellertid ej ansluta sig till motionärernas förslag på den punkten. Observeras bör, att man i utskottet synbarligen tänkte på accisen som en avgift, som skulle upptagas på elkraft, som överfördes från Norrland till det övriga Sverige.

Sedan riksdagen behandlade nämnda motioner, har 1943 års elkraftutredning föreslagit upptagande av en elaccis, avsedd att användas för eldistributionens rationalisering. Förslaget har ännu icke föranlett någon åtgärd. Därest det skulle vinna statsmakternas bifall, torde de medel, som på detta sätt bli tillgängliga, redan vid en elaccis på 1/10 öre per kWh bli större än som erfordras för eldistributionens upprustning på landsbygden. Stöd skulle alltså redan vid en så ringa och för de allra flesta fullkomligt betydelselös avgift också kunna lämnas till olika åtgärder till främjande av t. ex. kommunikationerna i en glesbygd, av naturliga skäl då i huvudsak i Norrland.

Delegationen, som emellertid icke anser det uteslutet, att de av motionärerna anförda synpunkterna skulle kunna tillgodoses utan elaccisen som förutsättning, tillstyrker en utredning i ärendet. En sådan utredning borde dock bli förutsättningslös rörande vilka olika åtgärder som skulle kunna vara möjliga för att nå de syften som motionärerna avse. Eventuella stödåtgärder borde givetvis komma såväl i statlig som i privat regi drivna kommunikationsföretag till godo.

Utskottet. Den utveckling mot försämrade kommunikationsförhållanden som för de norrländska bygdernas del påtalats av motionärerna är även enligt utskottets mening av allvarlig natur. Såsom vederbörande verksamheter i sina yttranden över förevarande motioner framhållit, ha berörda förhållanden sin motsvarighet även inom andra områden i vårt land. Icke desto mindre synes — med hänsyn till de stora avstånden och förhållandena i övrigt i Norrland — med fullt fog kunna göras gällande, att inskränkningar i den allmänna trafikverksamheten inom denna landsända bliva särskilt kännbara för befolkningen. Utskottet, som är medvetet om att åtgärder av skilda slag till förebyggande av ytterligare försämringar i dessa avseenden kunna bli erforderliga, finner det för sin del önskvärt, att berörda problem i hela dess vidd närmare utredes. Utan att taga ställning till det av motionärerna framförda förslaget till lösande av hithörande frågor vill utskottet därför förorda, att motionerna för vederbörlig prövning överlämnas till 1953 års trafikutredning, som jämlikt meddelade direktiv bl. a. har till uppgift att anvisa sådana lösningar av de trafikpolitiska problemen som för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medgiva företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten. En sådan ordning för vår transporthushållning bör därvid enligt direktiven eftersträvas att — oavsett de inslag av kostnadsutjämning mellan skilda landsdelar och trafikantgrupper som alltjämt kunna befinnas påkallade — transportverksamheten totalt sett icke skall nödvändiggöra direkta subventioner från det allmännas sida.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,
att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 112 och II: 149, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet anför.

Stockholm den 20 november 1956

På statsutskottets vägnar:

KARL WARD

Närvarande: se under utlåtandet nr 196.