

Nr B 178

Av herr **Larsson** i Hedenäset, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning angående driftbidrag till statens järnvägar.

I bilaga 8 till statsverkspropositionen B år 1958 föreslår Kungl. Maj:t, att till Driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1958/59 under sjätte huvudtiteln skall anvisas ett anslag av 100 000 000 kronor.

Utöver medelsförslaget hänvisar Kungl. Maj:t till den vid årets förra riksdag avlåtna propositionen nr 77. I denna proposition har av departementschefen bl. a. även vidrörts frågor i samband med SJ:s taxepolitik. Departementschefen uttalar, att de nya järnvägstaxorna i stort sett bör utformas efter de allmänna riktlinjer som förordats av 1948 års taxekommitté. Dessa förslag skall, under övervägande av i remissyttrandena framförda synpunkter, bearbetas av järnvägsstyrelsen för att därefter underställas Kungl. Maj:t för prövning och avgörande.

1948 års järnvägstaxekommittés förslag (SOU 54/1956) kan i väsentliga hänseenden sägas syfta till mera konsekvent tillämpande av drifts-ekonomiska bedömningar vid handläggningen av SJ:s taxebestämmelser. Härvidlag må som exempel anföras utredningens förslag till kungl. brev till järnvägsstyrelsen angående SJ:s gods- och persontaxa, §§ 10 respektive 8. Den senare av dessa paragrafer lyder:

»Järnvägsstyrelsen äger, med iakttagande av vad därutinnan föreskrives i styrelsens instruktion och järnvägstrafikstadgan, medgiva nedsättning av fastställda avgifter i persontrafik, om nedsättningen kan antagas medföra fördel för statens järnvägar.»

Som enda kvalifikationsgrund för taxenedsättningar har sålunda angivits SJ:s driftsekonomiska synpunkter, detta trots att uppenbarligen i åtskilliga sammanhang även andra än begränsat företagsekonomiska motiv kan påkalla övervägande.

Å järnvägssträckorna Haparanda—Övertorneå och Karungi—Lappträsk samt på billinjen Övertorneå—Pajala tillämpas biljett- och fraktavgifter som innebär nedsättningar av avgifterna i de allmänna person- och godstaxorna. Nedsättningarna har å järnvägslinjerna i fråga gällt sedan den 1 februari 1929 och år 1931 utsträckts att även gälla den då nytillkomna buss- och lastbilslinjen Övertorneå—Pajala.

Som ett väsentligt motiv, då denna nedsättning (den s. k. Tornedals-taxan) beslöts, anfördes den exceptionellt låga taxenivå, som gällde på de

finska järnvägssträckorna utmed riksgränsen. På den svenska järnvägssträckan Haparanda—Övertorneå tillämpades sålunda vid denna tid betydligt högre taxor för såväl person- som godsbefordran än på den finska järnvägen Tornio—Aavasaksa—Kauliranta, som går fram på den östra stranden av Torne älv och löper parallellt med den svenska gränsbanan. Då nedsättningen utsträcktes att även gälla å billinjen Övertorneå—Pajala, motiverades detta därjämte med att nämnda billinje inrättats som ett substitut för en järnvägslinje.

Inför de förestående överbägandena om SJ:s taxepolitik och fortsatta nedsättningar må framhållas, att de motiv som anfördes då beslutet om tornedalstaxan fattades fortfarande äga full aktualitet. Till belysning härav må anföras nedanstående exempel på den för dagen gällande taxenivån å järnvägslinjerna på ömse sidor gränssälven. Jämförelsen avser de lika långa bansträckorna Haparanda—Övertorneå på svenska sidan och Tornio—Aavasaksa på finska sidan.

<i>Persontrafik:</i>	Haparanda—Övertorneå sv. kronor	Tornio—Aavasaksa sv. kronor
Enkel resa (hel biljett)	6: 80	4: 51
Tur och retur (hel biljett)	10: 20	8: 38
<i>Godstrafik:</i>		
Stycke gods, 100 kg	5: —	2: 34
Frakt gods, 1 000 kg	31: —	23: 06
Vagnslast gods, 15 000 kg (cement)	162: —	101: 61

Som av denna uppställning framgår, är skillnaden i taxenivå betydande mellan svenska och finska sidan, detta med tillämpande av den hittills gällande tornedalstaxan. Om då, som järnvägsstyrelsen i skrivelse av den 29 september 1948 hemställt, denna lägre taxa skulle upphöra att gälla, skulle i denna svenska gränsbygd följa ett försämrande av betingelserna, som framstår som icke önskvärdt. Det synes därför påkallat, att riksdagen vid behandlingen av förevarande proposition uttalar, att den tidigare beslutade nedsättningen av taxenivån i Tornedalen även framgent må tillämpas.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen vid behandling av statsverkspropositionen B, bilaga 8, måtte uttala, att nu gällande taxenedsättning å järnvägslinjerna Haparanda—Övertorneå och Lappträsk—Karungi samt å billinjen Övertorneå—Pajala även framgent må tillämpas.

Stockholm den 2 juli 1958

Harald Larsson
i Hedenäset