

Nr 120

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag för budgetåret 1959/60 till Driftbidrag till statens järnvägar jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under sjätte huvudtiteln (punkt 62, s. 160 och 161 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1959) föreslagit riksdagen att till Driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1959/60 anvisa ett anslag av 100 000 000 kr.

Departementschefen har erinrat om att fjolårets B-riksdag i anledning av Kungl. Maj:ts i propositionen nr 77 framlagda förslag beslutat (jfr prop. B 1, bil. 8; SU B 6, pkt 3; rskr B 74) att statens järnvägar för budgetåret 1958/59 skulle erhålla ett driftbidrag av 100 milj. kr. I enlighet med vad som förutsattes vid framläggandet av nämnda proposition föreslås nu ett bidrag av samma storlek utgå till statens järnvägar även för budgetåret 1959/60.

Vid sin behandling av förevarande fråga har utskottet förehaft *dels* två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Mannerskantz* och *Sveningsson* (I:226) och den andra inom andra kammaren av herr *Setterberg* i Vilske-Kleva *m. fl.* (II:285), i vilka hemställts, att riksdagen måtte *dels* uttala att åtgärder bör vidtagas för att en ökad andel av vägbyggnadsanslaget — förslagsvis 20 milj. kr. — avsättes för ersättningsbyggande i samband med att driften nedlägges på ekonomiskt förlustbringande handelar och att systematisk planläggning av förberörda arbeten snabbt åvägabringas under respektive länsstyrelsers överinseende och *dels* till driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1959/60 anvisa ett anslag av 85 000 000 kr.;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sigfrid Larsson m. fl.* (I:227) och den andra inom andra kammaren av herr *Svensson* i Stenkyrka *m. fl.* (II:287), i vilka hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden hänvisas till motionerna I:226 och II:287.

Utskottet. Under erinran om vad utskottet i sitt utlåtande nr B 6 till fjolårets B-riksdag anfört beträffande behovet av och de allmänna förutsättningarna för anvisande under en kortare övergångsperiod av driftbidrag till *sta-*
Bihang till riksdagens protokoll 1959. 6 saml. Nr 120

tens järnvägars trafikrörelse får utskottet tillstyrka bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag. Härav följer att utskottet icke kan biträda de motionsledes framförda yrkandena om avslag å Kungl. Maj:ts förslag respektive minskning av medelsanvisningen för nästa budgetår till ett belopp av 85 milj. kr.

I motionerna I: 226 och II: 285 har även hemställts om ett uttalande från riksdagens sida av innebörd att en viss andel av anslagen till statliga väg- och brobyggnadsarbeten skall avsättas för vägbyggnader, som erfordras till följd av nedläggandet av trafiksvaga bandelar. Planläggningen av arbetena borde vidare ske under respektive länsstyrelserns överinseende. Utskottet vill i anledning härav framhålla att vid den fortlöpande vägplanering som sker i största möjliga utsträckning även beaktas de ytterligare vägbehov som kan föranledas av framtida järnvägsnedläggelser. Medel för dessa vägarbeten beräknas därvid under de ordinarie anslagen. Genom de ändrade dispositionsregler som fr. o. m. innevarande budgetår gäller för anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten kan dessutom medel från detta anslag tagas i anspråk för sådana oförutsedda vägarbeten som aktualiseras av nedläggningarna och ej hunnit eller kunnat inordnas i de ordinarie flerårsplanerna. Vidkommande slutligen frågan om planläggningen av de erforderliga vägarbetena må erinras om det samarbete i hithörande frågor mellan järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen som genom en särskild delegation sedan några år tillbaka pågår. Mot bakgrund av angivna förhållanden och under beaktande jämväl av vad utskottet i sitt av innevarande års riksdag numera godkända utlåtande nr 6 anfört beträffande väganlagen och deras fördelning på olika ändamål finner sig utskottet icke kunna tillstyrka att ett särskilt uttalande göres från riksdagens sida av den innebörd som i motionerna föreslagits. Utskottet avstyrker i enlighet härmed bifall till yrkandet i fråga.

Utskottet hemställer,

I. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I:227 och II:287 samt I:226 och II: 285, sistnämnda båda motioner såvitt nu är i fråga, till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1959/60 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 100 000 000 kr.;

II. att motionerna I:226 och II:285, såvitt de icke behandlats under I, icke må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 20 maj 1959

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Näsström, Gillström, Boman, Einar Persson, Birger Andersson, Thun, Bergman, Holmqvist, Pålsson, Axel Johannes Andersson, Rikard Svensson, fru Wallentheim, herrar Anders Johansson, Sundin och Domö; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Åkerström, Thapper, Jansson i Kalix, Staxäng, Persson i Växjö, Ståhl, Svensson i Stenkyrka, Karlsson i Olofström, Hansson i Skegrie, Nihlfors, Heckscher, Gustafsson i Skellefteå, Lassinantti och Johansson i Norrköping.

Reservationer

1) av herrar *Sundin, Domö, Skoglund* i Doverstorp, *Staxäng, Svensson* i Stenkyrka och *Heckscher*, vilka ansett att det av Kungl. Maj:t föreslagna anslaget bort nedsättas till 50 milj. kronor och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande, som på s. 1 börjar med »Under erinran» och på s. 2 slutar med »85 milj. kr.», bort ersättas med text av följande lydelse:

»I anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag vill utskottet till en början erinra om de uttalanden angående de allmänna förutsättningarna för beviljande av ett driftbidrag till SJ:s trafikrörelse, som av utskottet gjordes i dess utlåtande nr B 6 (p. 3) vid fjolårets B-riksdag. Bl. a. underströks därvid att bidraget borde betraktas som ett utpräglat provisorium och icke som en definitiv lösning samt att frågan borde omprövas av statsmakterna i samband med att ställning toges till 1953 års trafikutredningskommande förslag. Bidraget finge vidare icke verka hindrande på företagets rationaliseringsverksamhet, som skulle bedrivas med kraft och omfatta alla delar av rörelsen. Det vikande trafikunderlaget kunde därvid befinnas nödvändigöra omläggning av och inskränkning i tågförbindelser, indragning av stationer samt nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar.

Järnvägsstyrelsen har för egen del (SJ:s publikationer 1957:1) förklarar sig »ur andra synpunkter än möjligheten att få och kunna föra en rationell taxepolitik på de trafikstarka bandelarna» ha varit och alltjämt vara betänksam mot ersättningsprincipen. Styrelsen utgår emellertid från att den även framdeles skall få stöd för sina strävanden att rationalisera och hålla kostnaderna på skälig nivå och betonar, att sådana trafiksvaga bandelar som rimligtvis kan nedläggas också måste bli nedlagda. Såsom för övrigt 1948 års järnvägstaxekommitté framhållit, torde i själva verket här finnas en av de främsta möjligheterna till rationalisering av SJ:s verksamhet.

I anslutning härtill må nämnas att minst fyrtio procent av den totalt trafikerade banlängden eller cirka 5 800 km av 15 042 km kan betraktas som

trafiksvaga. Det trafikarbete som utföres på dessa banor uppgår emellertid till icke fullt fyra procent av den som SJ totalt utför. Att till priset av en merkostnad, som beräknats uppgå till omkring 200 miljoner kronor per år, ombesörja detta förhållandevis ringa trafikarbete kan enligt utskottets mening — varken ur företagsekonomiska, allmänt trafikekonomiska eller samhällsekonomiska synpunkter — vara försvarligt, i all synnerhet som de skilda trafikmedlens konkurrens samt de begränsade möjligheterna för SJ:s del att nå kostnadstäckning genom intern rationalisering undan för undan medför att allt fler bankilometer bli trafiksvaga.

Nedläggningsarbetet bör därför, med hänsyn till såväl det statsfinansiella som det järnvägsekonomiska läget, påskyndas.

På nedläggningsproblemet kan ej uteslutande läggas företagsekonomiska synpunkter. Hänsyn måste vid avvägningen även tagas till mer allmänt näringspolitiska skäl. Sedan 1952 har undersökningar pågått om nedläggning av trafiksvaga bandelar. Enligt senaste program omfattar dessa sammanlagt 3 247,4 km järnväg. Av dessa hade den 1 januari 1959 1 674,7 km inom SJ:s ledning upptagits till nedläggningsprövning. Överrevisorerna för statens järnvägar anser för sin del att man vid nuvarande trafikförhållanden bör kunna räkna med att mellan 3 000 och 4 500 km järnväg kan komma i fråga för nedläggning. Även om det mest vittgående förslaget genomfördes skulle man alltså ha kvar omkring 1 300 km järnväg, *vilka vid nuvarande kostnader och trafikförhållanden* måste anses ej bärkraftiga. Driften på mer än tio procent av järnvägsnätet skulle alltså uppehållas av allmänt näringspolitiska hänsyn.

Enligt av utskottet inhämtade upplysningar har järnvägsstyrelsen under 1958 och hittills under 1959 hos Kungl. Maj:t begärt bemyndigande till partiell eller total nedläggning av något mer än tvåhundra kilometer järnväg. Utskottet kan inte finna denna takt i rationaliseringsarbetet tillfredsställande. Vidare anser sig utskottet böra understryka vikten av att ett intensivt bedrivet förberedelsearbete kommer till stånd, som kraftigt nedbringat tiden för nedläggningsprövningar och medför, att det sedan förhållandevis lång tid pågående utredningsarbetet snabbt mognar ut i konkreta förslag av en storleksordning, som kan medföra en verklig förbättring av SJ:s driftsresultat. Den samordning mellan järnvägsmyndigheternas, vägmyndigheternas och arbetsmarknadsmyndigheternas åtgärder, vilken numera klätts i fasta organisatoriska former, är enligt utskottets mening välbetänkt och riktig. Den bör kunna medföra en hastigare takt i det rationaliseringsarbete vid vilket utskottet fäster avgörande vikt. Dessutom bör därigenom på ett bättre sätt än hitintills kunna beaktas behovet och nödvändigheten av nedlagda bandelars ersättande med tillfredsställande vägförbindelser. Beträffande sistnämnda fråga vill utskottet för övrigt hänvisa till sina uttalanden vid fjolårets B-riksdag.

Såvitt utskottet kunnat finna har Kungl. Maj:t ej givit nedläggningsbemyndigande sedan den 20 december 1957. Beslut synes alltså ej ha meddelats rörande mer än trehundra kilometer järnväg. Uppenbart torde vara att fördröjningen i ett ofrånkomligt strukturrationaliseringsprogram måste ogynnsamt påverka ej blott det ekonomiska utfallet inom den verksamhet detta gäller utan också och kanske framför allt de psykologiska förutsättningarna i de förberedande och verkställande instanserna för ett snabbt och handlingskraftigt genomförande av detta program. Utskottet finner det därför angeläget att understryka betydelsen av att nedläggningsärenden behandlas snabbt och resolut inom Kungl. Maj:ts kansli. Det är enligt utskottets mening av trängande vikt icke endast att de bandelar, som det är motiverat att nedlägga, också blir nedlagda, utan också att detta sker utan dröjsmål.

Rationaliseringsarbetet inom SJ omfattar emellertid icke endast åtgärder för att undan för undan koncentrera driften till de ej direkt förlustbringande delarna av trafiknätet. Däri ingår också:

förslag om en rationell taxesättning, som skulle avsevärt förbättra förutsättningarna för en kommersiell rationalisering,

koncentration av trafikarbetet och i samband därmed nedläggning av trafiksvaga stationer,

omarbetning av tidtabellerna med indragning av ej lönsamma tåg och inläggning av fler tåg, som kan beräknas betala sig,

åtgärder för att nedbringa förlusterna på lokaltrafiken kring de större städerna och

fortsatt anskaffande av tidsenlig rullande materiel.

Utskottet finner ej anledning ingå i enskilda delar av denna järnvägs-ekonomiskt, statsfinansiellt och samhällsekonomiskt väsentliga planering för lägre kostnader och större intäkter i vidare mån än att det understryker angelägenheten i ett snabbt beslut i taxefrågorna. Järnvägsstyrelsen har med skrivelsen av den 18 december 1958 framlagt sitt förslag härvidlag för Kungl. Maj:t. Från ingången av budgetåret 1959/60 bör enligt utskottets mening de nya taxorna tillämpas.

Den rationaliseringspolitik järnvägsmyndigheterna är hänvisade att föra på grund av det företagsekonomiska tryck till vilket utvecklingen även i vårt land fört kan ej drivas utan irriterande och i vissa fall allvarliga återverkningar för allmänheten, för vissa företag och vissa bygder. Utskottet är väl medvetet härom men är trots detta ej berett att föreslå en avsaktning i rationaliseringstakten. Tvärtom finner utskottet det nödvändigt att än ytterligare inskräpa det ofrånkomliga i en snabb och beslutsam rationalisering och i vederbörande myndigheters ansvar för att en sådan kommer till stånd. Alternativet måste vara en provisorisk subvention, som förvandlas till permanent och som måste komma att växa, en trafikekonomisk sned-

vridning, som leder till sämre total effektivitet, och en samhällsekonomisk påfrestning, som ogynnsamt måste påverka det allmänna kostnadsläget.

Utskottet har från här angivna utgångspunkter bedömt förslaget att även för budgetåret 1959/60 ställa ett driftbidrag på 100 milj. kronor till SJ:s förfogande. Det förefaller från dessa utgångspunkter utskottet möjligt att väsentligt reducera detta bidrag. Reduktionen bör enligt utskottets åsikt göras så kraftig att rationaliseringsnödvändigheten i allmänhet och bannedläggningar i synnerhet framstår i hela sin sakliga tyngd. Utskottet föreslår därför att driftbidraget till statens järnvägar för nästkommande budgetår bestämmas till 50 milj. kronor samt att riksdagen samtidigt uttalar, att bidragsgivningen i sin helhet bör avvecklas under de närmast därefter följande budgetåren.

Utskottets ställningstagande i det föregående innebär att utskottet i anslagsfrågan icke kan biträda de motionsledes framställda yrkandena om avslag å Kungl. Maj:ts förslag eller om minskning med endast 15 milj. kronor av den föreslagna medelsanvisningen.»

dels ock utskottets hemställan under I. bort ha följande lydelse:

»I. att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionerna I:226 och II:285, nämnda motioner såvitt nu är i fråga, samt med avslag på motionerna I:227 och II:287, till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1959/60 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 50 000 000 kr.;»

2) av herrar *Boman, Axel Johannes Andersson, Ståhl, Hansson* i Skegrie, *Nihlfors* och *Gustafsson* i Skellefteå, vilka ansett att anslaget bort utgå med ett belopp av 85 milj. kronor och att därför

dels det stycke i utskottets yttrande, som på s. 1 börjar med »Under erinran» och på s. 2 slutar med »av 85 milj. kr.», bort ha följande lydelse:

»Under erinran om vad utskottet i sitt utlåtande nr B 6 (p. 3) till fjolårets B-riksdag anfört beträffande behovet av och förutsättningarna för anvisande under en kortare övergångsperiod av driftbidrag till statens järnvägars trafikrörelse vill utskottet förorda, att medel för ändamålet anvisas jämväl för budgetåret 1959/60. Med hänsyn till det statsfinansiella läget nödgas utskottet dock föreslå en viss minskning av den för nästa budgetår föreslagna anslagsanvisningen. Det i motionerna I:226 och II:285 framförda förslaget om en reducering av anslaget till 85 milj. kronor har därvid synts innebära en lämplig avvägning. Enligt utskottets mening bör vid en sådan, mera begränsad anslagsminskning rationaliseringsverksamheten kunna anpassas härtill. Med tillstyrkande av bifall, såvitt nu är i fråga, till nämnda motioner förordar utskottet således en medelsanvisning om angiv-

na belopp för nästa budgetår. Härav följer att utskottet avstyrker bifall till motionerna I:227 och II:287.»

dels ock utskottets hemställan under I. bort ha följande lydelse:

»I. att riksdagen må, i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och med bifall till motionerna I:226 och II:285, nämnda motioner såvitt nu är i fråga, samt med avslag på motionerna I:227 och II:287, till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1959/60 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 85 000 000 kr.»