

Nr 266

Av herr **Gomér**, *angående statsbidrag till landstingens sjuk-sköterskeskolor.*

(Lika lydande med motion nr 218 i Första kammaren)
Stockholm den 25 januari 1962

David Gomér

Nr 267

Av herr **Hamilton m. fl.**, *i anledning av vissa Kungl. Maj:ts fram-ställningar om anslag under femte huvudtiteln.*

(Lika lydande med motion nr 217 i Första kammaren)
Stockholm den 25 januari 1962

Fredrik-Adolf Hamilton Astrid Kristensson Bo Turesson

Nr 268

Av herr **Berglund m. fl.**, *angående taxorna vid samtrafik järnväg—billinje.*

(Lika lydande med motion nr 221 i Första kammaren)

I den föreliggande statsverkspropositionen för kommunikationsdepartementet konstateras att utvecklingen på transportområdet under 1950-talet präglats av en betydande förskjutning inom trafikstrukturen. För SJ:s del har en överflyttning skett av trafik från spårbundna till icke spårbundna transportmedel. Allt fler trafiksvaga järnvägar har lagts ner för att ersät-

tas med billinjetransporter. Detta har gjort att den statliga trafikpolitiken ställts inför problemet att finna den lämpligaste avvägningen mellan olika transportmedel. Det har sålunda gällt att klargöra järnvägarnas roll i vårt framtida transportsystem. Man syftar till att komma fram till vissa riktlinjer för den framtida trafikpolitik, som avser att till lägsta samhällsekonomiska kostnad åstadkomma en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar.

I 1953 års trafikutrednings år 1961 avgivna yttrande har man beträffande samtrafiken billinjenätet—järnvägsnätet framfört olika synpunkter beträffande det taxesystem som lämpligen bör tillämpas där man nedlagt eller för nedläggning övertagit mindre lönsamma bandelar och ersatt dem med billinjetrafik, med vilket vi i det efterföljande avser godstransporterna.

Som det nu är tillämpas i samtrafik billinje—järnväg s. k. snittaxor, vilket innebär en avsevärd fördyring av transporterna för de orter där sådana förhållanden är rådande.

Utredningen menar att en sådan fördyring för stycke- och godstrafikanterna icke är så betungande att en rimlig avgiftsnivå ej kan sägas föreligga för dem.

Krav på bibehållande av järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning framföres ofta i fråga om trafik på och samtrafik med billinjer, som ersätter nedlagda järnvägslinjer.

Dessa krav kan man förstå sett ur ren rättvisesynpunkt. Man kan ju fråga sig varför en ort gentemot en annan skall ha bättre möjligheter till billigare transporter än en annan. De orter som fått sina trafikförbindelser, vad gäller järnväg, indragna och ersatta med biltransporter är dels sådana där trafikunderlaget varit av sådan omfattning och beskaffenhet att kostnadstäckning för upprätthållande av trafik erhålles genom tillämpning av järnvägstaxa, dels sådana där dylik kostnadstäckning ej kan uppnås. Man vill nu särskilja dessa två typer och menar att i det senare alternativet ingen motivering finnes för järnvägstaxans tillämpning.

För att komma till rätta med dessa förhållanden redovisar utredningen flera vägar som tänkbart framkomliga. Ett av alternativen är att man bibehåller nuvarande system med snittaxor, ett andra där man närmast avser stycke- och godstrafiken och som innebär genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa med rörlig övergångsavgift, ett tredje alternativ med tillämpning av egentlig samtrafiktaxa på de trafiksvaga järnvägsnäten och till järnväg anslutande billinjer. Man har här också tänkt sig möjligheten att vid järnvägsnedläggning övergångsvis bereda skäligen anpassningstid för tillämpande av snittaxor med viss procentuell reduktion av billinjetaxa i samtrafik.

Det är nog så hårt då en eller flera orter drabbas av järnvägsförbindelsernas nedläggande. Järnvägen har i många fall varit den förbindelseled med yttervärlden som i långa tider ansetts som väsentlig för bygden. Man undviker att bosätta sig på orter som saknar järnväg.

Gäller detta för den enskilde individen har det så mycket mer sin tillämpning på industrien och affärslivet vid dess sökande efter lämpliga platser för sin verksamhet. Vad som först efterfrågas är om det finns järnvägsförbindelse, även om detta i dagens situation borde vara en sekundär fråga. Kommer emellertid sedan det till att för den billinjetransport, som dessa orter har, en högre godstaxa tillämpas än den som är gällande för orter med järnvägsförbindelse är det lätt att förstå de järnvägslösa orternas handikapp då det gäller att konkurrera om för orten säkerligen välbehövligt näringsliv.

Man har svårt att förstå varför i statens järnvägars regi för olika transportmedel olika taxor skall behöva tillämpas.

Järnvägsstyrelsen gör i sitt uttalande i statsverkspropositionen den meningen gällande att man bör övergå, med hänsyn till den föreliggande strukturaliseringen, till ekonomiskt mera försvarbara transportformer och nämner då landsvägsbussar, men uttalandet har givetvis även sin tillämpning på billinjetransporterna.

För vår del ville vi ansluta oss till den meningen att skall statens järnvägar med framgång kunna konkurrera med de privata transportföretagen måste en enhetlig taxa tillämpas mellan biltransport och järnvägstransport. Detta kommer säkerligen på lång sikt att tillföra SJ större godsmängd som på så sätt kan eliminera den sämre lönsamheten vid en sådan taxerevision som frångående av snitttaxor till genomgångstaxor. Man ger då även de orter som nu är missgynnade i transporthänseende en chans att bättre kunna hävda sig och sitt näringsliv, vilket även är förenligt med det allmännas intressen.

Man frågar sig med rätta, varför SLAB måste vara ett från SJ fristående företag som ovillkorligen skall visa vinst på bekostnad av de i taxeavseende missgynnade delarna av vårt land.

Under hänvisning till vad vi här ovan anfört föreslår vi sålunda,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla att statens järnvägar i sin taxepolitik måtte eftersträva likabehandling av trafikanterna i taxehänseende samt införa en genomgående avgiftsberäkning vid samtrafik järnväg—billinje.

Stockholm den 25 januari 1962

M. Berglund

Mac P. Hamrin
i Kalmar

Sven Antby

Henning Carlsson