

Nr 76.

Av herr **Holmberg m. fl.**, angående sänkning av järnvägstaxorna för godstransporter och personbefordran i Norrland.

De höjda taxorna för personbefordran och godstransporter med statens järnvägar innebära framför allt för norrlänningarna en mycket besvärande ytterligare belastning. Norrland drabbas nämligen hårdare än andra landsdelar av en generell taxehöjning på grund av de långa avstånden. Det fanns redan förut starka skäl för norrlänningarna att emotse ett regeringsinitiativ om *sänkta* järnvägstaxor för Norrland i stället för de nu beslutade förhöjningarna. Förhoppningarna i sistnämnda hänseende anknöto framför allt till de förslag, som gjorts av norrlandskommittén för ett år sedan i dess betänkande om vissa åtgärder för förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84).

Motiveringen för taxeförhöjningen är främst järnvägsekonomiska synpunkter: statens järnvägar måste ha så och så stora inkomster för att verksamheten skall bära sig. Norrlandskommittén har inte heller förbisett sådana motiv, men den har dessutom mycket starkt framhävt de *samhälls-ekonomiska* synpunkterna och enligt vår mening också anfört mycket starka skäl för den föreslagna taxesänkningen även om denna ur rent järnvägsekonomisk synpunkt skulle kunna te sig oförmånlig för tillfället. Kommittén har sålunda efter en omfattande utredning konstaterat, att en förbättring och ett förbilligande av transporterna i Norrland *äro grundläggande förutsättningar för näringslivets utveckling i denna landsdel*. Av transportförhållandena beror enligt kommitténs mening i avgörande grad hur näringslivet lokaliseras, och i bristerna på detta område ser kommittén därför *huvudanledningarna till näringslivets ensidighet i Norrland*. Betydelsefulla naturtillgångar och andra produktivkrafter komme därigenom icke att utnyttjas på ett rationellt sätt, vilket inte bara är en nackdel för befolkningen i det område det gäller utan har ogynnsamma verkningar för nationalhushållet i dess helhet.

Detta gäller också turisttrafiken, vilken ju är ett intresse inte bara för de områden, dit turistströmmen leder, utan också en samhällelig angelägenhet av stor betydelse.

På liknande sätt förhåller det sig även med olika folkförsörjningsfrågor, som äro beroende av transportförhållandena i Norrland, t. ex. vedförsörjningen och transporterna av träkol från Norrland till järnbruken i Mellansverige.

I sistnämnda fråga har riksdagen 1944, med anledning av motioner av

herrar L. E. Andersson och Grym m. fl. om fraktkostnader för transporter av träkol från Norrland, begärt särskild utredning. Motionärerna hade framhållit, att de höga fraktkostnaderna ställa de norrländska träkolsproducenterna i ett mycket ogynnsamt läge och tidvis leda till att skogskolningen helt måste inställas inom vissa delar av Norrland, där detta näringsfång spelar en betydande roll för befolkningens försörjning. Den inkomst, som staten ginge förlustig genom fraktnedsättningen, skulle enligt motionärerna uppvägas bland annat av den samhällsekonomiska vinning som består däri, att man bidrar till jämnare sysselsättning, att man bibehåller en stam av yrkeskunniga kolare för att möta en framtida ökad efterfrågan på träkol, och inte minst därigenom att man sparar betydande värden genom att för kolningen tillvarataga skog som eljest icke skulle komma till användning.

Frågor av liknande art, alltså frågorna om att *"utjämna skiljaktigheterna mellan Norrland och det övriga landet i fråga om de priser varmed olika produkter kunna tillhandahållas på avsättningsmarknaden"*, äro de uppgifter, som norrlandskommittén framför allt eftersträvat att lösa genom nu framlagda förslag. Genom förverkligandet av dessa förslag skulle sålunda även de ovannämnda motionärernas önskemål komma att bli tillgodosedda. Beträffande statens järnvägars taxepolitik föreslår kommittén följande åtgärder:

1. *Sänkning av taxorna på långa transportavstånd.* Enligt förslaget skulle sänkningen börja tillämpas vid 400 km och successivt växa proportionellt med avståndet upp till 700 km, varefter sänkningen skulle uppgå till 20 procent av gällande tariffsatser.

2. *En särskild form för beräkning av tariffavstånden i Norrland.* Dessa tariffer skulle vara så konstruerade, att man för järnvägslinjerna norr om Vännäs och Östersund skulle räkna två km såsom en, samt att man för området söder om de angivna orterna till Söderhamn, Bollnäs och Orsa skulle räkna två km såsom en och en halv km. En sådan anordning beräknas innebära en genomsnittlig fraktnedsättning av 16 procent.

3. Tur- och returbiljetter skulle enligt förslaget få utnyttjas på samtliga reseavstånd och rabatten för dylika biljetter likformigt fastställas till 25 procent.

Då avsikten med dessa åtgärder är att göra Norrland i största möjliga grad jämställt med landet i övrigt beträffande transportkostnadernas verkningar, är förslaget alltså i detta hänseende tillämpligt oavsett på vilken nivå fraktkostnader och biljettpriser befinna sig. Av olika skäl tillämpas ju också redan nu väsentligt skiljaktiga grunder för taxesättningen vid statens affärsdrivande verk. Vad Norrland beträffar ha statsmakterna under ett 40-tal år tillämpat en särskild norrlandstariff, som emellertid numera, till nackdel för Norrlands näringsliv samt allmänna ekonomiska och kulturella intressen, delvis upphört. Ur rättvisesynpunkt och med hänsyn till det be-

tydande nationella intresset av ett stabilt och utvecklingsdugligt näringsliv i Norrland bör i stället statens taxepolitik visavi denna landsdel utformas på ett helt annat sätt än som nu sker.

Med hänvisning till vad sålunda anförts föreslås,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa att för godstransporter och personbefordran med statens järnvägar prissättningen bestämmes i överensstämmelse med norrlandskommitténs ovannämnda förslag.

Stockholm i januari 1948.

Helmer Holmberg.

Axel Nordström.

*Verner Hedlund,
Östersund.*

J. O. Gavelin.

H. Hagberg.

Lars Jonsson.

Gottfr. Fröderberg.

Sigfrid Jonsson.

Ernst Berg.

K. J. Andersson.

O. F. Persson.

*Ivar Jansson,
Kalix.*

Magnus Nilsson.

Hildur Ericsson.

Märta Boman.

*Nils Jönsson
i Rossbol.*

Uddo R. Jacobson.

Gösta Skoglund.

O. E. Sandberg.

*Nils A. Larsson
i Östersund.*

*Erik Severin,
Gävle.*