

Nr 222.

Utlåtande i anledning av väckta motioner om förbättring av samfärdsselförbindelserna i viss del av Norrbottens län.

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Grym m. fl.* (I: 190) och den andra inom andra kammaren av herrar *Jansson* i Kalix och *Wiklund* i Öjebyn (II: 283), har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte låta uppdraga åt 1948 års busslinjeutredning att verkställa utredning rörande förutsättningarna för bedrivande av linjetrafik för person- och godsbefordran å linjerna Kiruna—Pajala, Kiruna—Karesuando och Pajala—Muodoslombolo—Karesuando med tillämpande av vid godsbefordran genomgående fraktberäkning och vid persontrafik genomgående zontariffberäkning med statens järnvägar samt att därefter för riksdagen framlägga de förslag till lösande av frågan, vartill utredningen må föranleda.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sitt yrkande får utskottet hänvisa till motionen I: 190.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, generalpoststyrelsen och länsstyrelsen i Norrbottens län.

Järnvägsstyrelsen har inledningsvis framhållit följande.

De förslag, som under årens lopp framförts från olika håll om förbättrade kommunikationer inom den nordligaste delen av Norrbottens län, torde närmast ha föranletts av önskemål från den därstädes bosatta befolkningen att komma i åtnjutande av lägre avgifter för såväl resor som gods. Några egentliga klagomål över det sätt på vilket den privata billinjetrafiken i ifrågavarande trakter ombesörjes ha däremot, järnvägsstyrelsen veterligt, icke framkommit. De eftersträfvade lägre taxorna har man ansett sig lättast kunna erhålla genom biltrafik i statens järnvägars regi och med tillämpande helst av den s. k. tornedalstaxan eller, om så ej vore möjligt, den vanliga järnvägstaxan med genomgående avgiftsberäkning för såväl resande som gods i samtrafik järnväg—billinje. Man har därför önskat sig billinjer i statens järnvägars regi med taxesytem i princip uppbyggt på sätt gäller för billinjen Övertorneå—Pajala. Trafiken å denna billinje, som på sin tid tillkom som ett substitut för en järnväg, medför emellertid mycket stora förluster för statens järnvägar — de sista tre åren i medeltal omkring 500 000 kronor per år — varför järnvägsstyrelsen av ekonomiska skäl icke kunnat biträda yrkanden om en utbyggnad av ifrågavarande taxesytem att omfatta flera billinjer i Norrland.

I anslutning härtill har styrelsen erinrat om sitt den 31 mars 1947 avgivna utlåtande över norrlandskommitténs betänkande angående förslaget om inrättande av stambillinjer, vari bl. a. anförts följande.

Ur företagsekonomisk synpunkt måste det anses mycket betänkligt att på sätt Norrlandskommittén föreslagit införa järnvägstaxa såväl för person- som framförallt för godstrafiken på stambillinjerna. Statens järnvägars godstaxa är nämligen för så gott som alla sändningar betydligt lägre än den för billinjetrafiken fastställda lägsta godstaxan, d. v. s. normaltaxa A I. Med hänsyn till de väsentliga skillnader i kostnadsstruktur, som föreligga ifråga om järnvägs- och biltrafik, och då ett tillämpande av järnvägstaxan i stambillinjernas lokaltrafik och samtrafik med järnväg enligt styrelsens erfarenheter kan väntas medföra ogynnsamma företagsekonomiska verkningar, i synnerhet som det här gäller ett tiotal stambillinjer, får styrelsen avstyrka den av Norrlandskommittén föreslagna användningen av järnvägstaxan på stambillinjerna liksom tillämpning av genomgående avgiftsberäkning i samtrafik mellan stambillinje och järnväg. Istället anser styrelsen, att på dessa s. k. stambillinjer liksom på statens järnvägars övriga billinjer bör tillämpas lämplig normaltaxa för biltrafik, varjämte i samtrafik med järnväg avgifterna böra beräknas som snittavgifter.

Därest emellertid statsmakterna skulle finna ur allmänna ekonomiska synpunkter motiverat att helt eller delvis genomföra Norrlandskommitténs förslag beträffande stambillinjerna och taxeväsendet på stambillinjerna, får styrelsen alltså hemställa, att statens järnvägar som affärsföretag erhåller gottgörelse genom statsanslag för de driftförluster, som skulle uppkomma genom inrättande av dessa stambillinjer.

Järnvägsstyrelsen har slutligen förklarat att styrelsen — därest det skulle förhålla sig så, att 1948 års busslinjeutredning fått särskilt uppdrag att undersöka linjetrafiken i Norrbottens län — icke vill motsätta sig den av motionärerna begärda utredningen, om det anses lämpligt och behövt att ifrågasvarande spörsmål återigen göres till föremål för utredning.

Generalpoststyrelsen har till en början lämnat följande uppgifter rörande den i förevarande sammanhang aktuella linjetrafiken.

Inom den mellan järnvägen Boden—Kiruna och Torne älv belägna delen av Norrbottens län bedriver postverket f. n. diligenstrafik (linjetrafik för person- och godsbefordran) å linjerna Gällivare—Pajala, Morjärv—Lansjärv, Övertorneå—Överkalix, Övertorneå—Tärendö och Pajala—Muodoslompolo—Karesuando. Av sistnämnda linje trafikeras linjedelen Muodoslompolo—Karesuando sedan den 28 augusti 1951 av postverket, som efter därom uttryckta önskemål från bl. a. befolkningens sida förvärvade den tidigare av enskild person bedrivna linjetrafiken å denna sträcka.

Å sträckan Övertorneå—Pajala öppnade postverket diligenstrafik den 1 september 1928. Trafiken övertogs från och med den 1 juli 1931 av statens järnvägar. Alltsedan dess ingår denna billinje, som tillkommit såsom ersättning för en ifrågasatt järnväg, i taxehänseende såsom en del av statsbanenätet.

Härtill komma linjerna Kiruna—Vittangi—Pajala och Kiruna—Vittangi—Karesuando, på vilka linjetrafik för person- och godsbefordran ombesörjes av ett enskilt företag.

Efter att i korthet ha berört frågans tidigare behandling och syftemålet med de nu väckta motionerna har styrelsen vidare anfört följande.

Genom de utredningar, som i olika sammanhang redan företagits i denna fråga, torde klart ha ådagalagts, att varken reguljär godstrafik för tyngre sändningar utan direkt samband med persontrafik eller linjetrafik med genomgående zontrafik- och taxeberäkning järnväg—bil för resande och gods kan bära sig ekonomiskt utan måste bli förlustbringande för vederbörande trafikföretag. Statens järnvägars billinje Övertorneå—Pajala har under alla de år, trafiken på densamma bedrivits i statens järnvägars regi med tillämpning av den s. k. tornedalstaxan, gått med betydande förlust. Denna förlust skulle otvivelaktigt komma att ökas högst avsevärt efter en eventuell utsträckning av linjen till Kiruna och Karesuando med tillämpning av nyssnämnda eller liknande taxa å hela den utökade linjen. Det bör ej heller förbises, att ett förverkligande av det framförda önskemålet om taxenedsättningar på här omhandlade billinjer med all sannolikhet skulle komma att medföra motsvarande krav beträffande andra liknande linjer. Ett genomförande på Kiruna-linjerna av ett taxesystem efter mönster från den statliga billinjen Övertorneå—Pajala kan således medföra ganska vittgående ekonomiska konsekvenser för staten.

Därest det med hänsyn till vad ovan antytts icke skulle anses möjligt eller lämpligt att på sätt motionärerna tänkt sig kunna förverkliga befolkningens sedan länge närda önskemål om lägre biljett- och fraktagifter i linjetrafiken inom här ifrågakvarande område, synes likväl en möjlighet förefinnas att åstadkomma en viss förbättring av kommunikationerna i dessa trakter. Detta skulle nämligen kunna ske genom att postverket, som är det största av de statliga linjetrafikföretagen i övre Norrland, förvärvade och övertog den enskilda trafiken å linjerna Kiruna—Pajala och Kiruna—Karesuando. Dessa linjer ansluta såväl i Pajala som i Karesuando till postverkets diligenslinjer i denna del av Norrbottens län. Med en dylik utbyggnad av postverkets linjenät skulle — med tillämpning av gällande postdiligenstaxa — kunna erhållas i viss mån lägre biljett- och fraktkostnader än f. n., eftersom postverket i allmänhet tillämpar genomgående zontariff- och fraktberäkning å till varandra direkt anslutande linjer. Det torde ej heller vara omöjligt att genom ytterligare förvärv av enskild linjetrafik komplettera diligensnätet och att därigenom kunna mera rationellt, än vad f. n. är fallet, ordna trafiken mellan huvudorterna inom området från Tornedalen till riksgränsbanan. Viss samtrafik mellan dessa diligenslinjer och statens järnvägar skulle lämpligen kunna anordnas i likhet med vad som skett på åtskilliga andra håll, varvid dock avgifterna i sådan samtrafik beräknas som snittavgifter.

Generalpoststyrelsen äger icke någon kännedom om lönsamheten av den enskilda trafik, som därvid i första hand skulle komma ifråga till inlösen av postverket, d. v. s. linjerna Kiruna—Pajala och Kiruna—Karesuando. Bedömandet av storleken av det vederlag, som i förekommande fall borde utgå för trafikens övertagande av postverket, synes på vanligt sätt böra grundas av bärighetskalkyler m. m. En av förutsättningarna för ett förvärv av linjerna för postverkets räkning är självfallet, att erforderliga medel här för på brukligt sätt ställas till förfogande av statsmakterna. Någon undersökning om möjligheterna för postverket att på rimliga villkor kunna få övertaga linjetrafiken ifråga har generalpoststyrelsen på frågans nuvarande ståndpunkt icke ansett sig böra göra.

Generalpoststyrelsen är givetvis beredd att, om så skulle befinnas önskvärt och lämpligt, utreda förutsättningarna för ett övertagande av postverket av den enskilda linjetrafiken mellan Kiruna, Pajala och Karesuando

samt för anordnande i samband därmed av postdiligenstrafik mellan dessa platser med tillämpning av vanlig diligenstaxa. Anses emellertid frågan om beredande åt befolkningen i dessa trakter av vissa lättnader genom taxenedsättningar i linjetrafiken i enlighet med motionernas syfte böra närmare utredas och övervägas, har generalpoststyrelsen icke något att erinra mot att frågan göres till föremål för särskild utredning på sätt motionärerna föreslagit.

Länsstyrelsen har bl. a. upplyst om att från dess sida underhandlingar förts med ägaren till det privata bussföretag som trafikerar linjerna Kiruna—Pajala och Kiruna—Karesuando. Denne hade därvid förklarar sig villig att efter sina omnibuslinjer sälja personbiljetter i samtrafik med statens järnvägar. Biljetternas pris skulle beräknas efter järnvägens zontaxa, dock under villkor att omnibusägaren av priset finge lika stor ersättning per kilometer som järnvägen. Ifrågavarande ägare vore vidare villig att undersöka möjligheterna att i samtrafik med järnvägen frakta styckegods efter de båda linjerna. Det vore emellertid ovisst, om genomgående fraktberäkning därvid kunde användas. Styckegodset brukade å envar av de båda linjerna fraktas till ett värde av 3 500 kronor.

I anslutning härtill har länsstyrelsen framhållit följande.

Länsstyrelsen vidhåller sin i motionen uttalade åsikt, att de båda linjerna Karesuando—Muodoslombolo och Karesuando—Kiruna finge betraktas som kulturlinjer, å vilka det vore önskvärt att lägre taxor kunde hållas för resor och godstransporter, som tillika berörde järnväg eller postverkets diligenslinjer. Länsstyrelsen vill tillägga, att omdömet bör gälla även såvitt avser de båda linjernas utsträckning till Pajala. Med det erbjudande, som gjorts av omnibusägaren Persson, synas förutsättningar sålunda föreligga för att fortsatta underhandlingar i ärendet skulle leda till önskat resultat. Länsstyrelsen anser sig därför böra tillstyrka, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville påkalla upptagandet av fortsatta överläggningar.

I särskild skrivelse har länsstyrelsen därefter, med överlämnande av vissa från ovannämnde omnibusägare inkomna handlingar rörande fraktpriserna vid samtrafik med statens järnvägar för transport av paketgods och fraktgods med omnibus å här ifrågavarande linjer, bl. a. framhållit, att de framräknade fraktpriserna skulle innebära, att omnibusägaren finge lämna så stor rabatt, att överenskommelsen ej kan av honom godtagas.

Länsstyrelsen har vidare föreslagit, att det sålunda sammanställda materialet måtte överlämnas till den utredning som kan komma att tillsättas för ytterligare överläggningar i ärendet. Till stöd härför har länsstyrelsen anfört följande.

Länsstyrelsen förmenar nämligen, att driften av de båda omnibuslinjerna är ett så angeläget företag, att det är önskvärt, att fraktpriserna kunna hållas lägre. Med den ställning, som statens järnvägar intager i landet och med de alldeles särskilda inkomster, — om vars beskattning fråga för övrigt uppstått —, som företaget hämtar just från Norrbottens län, vore det icke orimligt att hemställa att statens järnvägar åtog sig större delen av den rabatt, som bör lämnas, om genomgående taxa skall tillämpas.

Utskottet. Såsom av förevarande motioner framgår ha i olika sammanhang förslag framlagts, åsyftande en förbättring av trafikförhållandena inom den nordligaste delen av Norrbottens län. I motionerna har nu förordats en ytterligare utredning av frågan, varvid framför allt understrukits behovet av taxenedsättningar. Enligt utskottets mening kunna skäl åberopas för att staten på ett eller annat sätt lämnar sin medverkan till en lösning av ifrågavarande spörsmål. De ekonomiska konsekvenserna av en dylik medverkan göra det å andra sidan nödvändigt, att man på förevarande område iakttager viss försiktighet. Utskottet vill dock icke motsätta sig en närmare utredning rörande de åtgärder som i berörda hänseende må vara erforderliga.

Motionärerna ha tänkt sig, att de nu aktualiserade spörsmålen skulle prövas av 1948 års busslinjeutredning. Denna kommitté har emellertid närmast att behandla vissa principproblem rörande förutsättningarna för överlåtelse av busstrafikföretag. På den år 1949 tillsatta kommittén för utredning om norrlandskustens biltrafik ankommer däremot att åtminstone delvis taga befattning med frågor av samma sakliga innehåll som de i motionerna berörda. Det kan därför möjligen övervägas, att sistnämnda kommitté får i uppdrag att jämväl undersöka möjligheten att få till stånd förbättrade kommunikationer inom nu avsedda trakter och att i samband därmed utredningsdirektiven utvidgas i erforderlig mån. Enligt utskottets mening synes det emellertid böra förbehållas Kungl. Maj:t att fatta beslut om lämpligaste formen för den utredning om vilken här är fråga. Utskottet vill för sin del endast tillägga, att vid utredningsarbetets fullgörande olika utvägar för trafikens ordnande självfallet böra prövas och att uppmärksamhet torde böra ägnas även det speciella problem som avser Haparanda hamns förbindande med vederbörande landtrafikmedel.

Under åberopande härav får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med anledning av motionerna I: 190 och II: 283, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en utredning av de av utskottet angivna spörsmålen.

Stockholm den 27 november 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 223.