

Nr B 6

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen B gjorda framställningar rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1958/59 under s j ä t t e huvudtiteln, avseende anslagen inom kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

1:o) **Statens bilinspektion: Avlöningar.** I skrivelse den 26 april 1958 (nr 220) har 1958 års förra riksdag anmält, att riksdagen bifallit Kungl. Maj:ts i den till riksdagen den 3 januari 1958 avlåtna statsverkspropositionen framlagda förslag i fråga om anslag för budgetåret 1958/59 till Statens bilinspektion: Avlöningar.

I de båda likalydande motionerna I: 223 och II: 274 hade i anslutning till Kungl. Maj:ts förberörda anslagsäskande, såvitt nu är i fråga, föreslagits, att riksdagen skulle i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en höjning av avgifterna för kompetensprov för körkort med 10 kronor. Statsutskottet hade i sitt utlåtande nr 6 (p. 22) hemställt, att motionerna i denna del icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd. Sedan kamrarna fattat skiljaktiga beslut i frågan anmälde statsutskottet i sitt memorial nr 92 att utskottet funnit frågan för den riksdagen ha förfallit.

Beträffande motiveringen för Kungl. Maj:ts förslag hänvisas till statsverkspropositionen den 3 januari 1958, bilaga 8, punkt 22, s. 85—90; beträffande motiveringen för motionsyrkandet hänvisas till motionen II: 274.

I propositionen nr B 1 har icke ifrågasatts någon ändring av det av årets förra riksdag anvisade anslaget till Statens bilinspektion: Avlöningar.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Ewerlöf m. fl.* (I: B 74) och den andra inom andra kammaren av herr *Hjalmarson m. fl.* (II: B 86), har under åberopande av motionerna I: 223 och II: 274, såvitt nu är i fråga, föreslagits att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en höjning av förenämnda avgifter med 10 kronor.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet anfört i sitt utlåtande nr 6 till innevarande års förra riksdag, punkten 22, hemställer utskottet,

att motionerna I: B 74 och II: B 86, såvitt de avse avgifterna för kompetensprov för körkort, icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

2:o) **Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning.** I skrivelse den 11 april 1958 (nr 6) har årets förra riksdag anmält bl. a., att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts i den till riksdagen den 3 januari 1958 avlåtna statsverkspropositionen framlagda förslag samt med avslag å motionerna I: 48 och II: 57 samt I: 84 och II: 66, till *Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning* för budgetåret 1958/59 anvisat ett reservationsanslag av 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen. I nämnda motioner hade yrkats att anslaget skulle anvisas med 1 000 000 kr. respektive 300 000 kr.

Beträffande motiveringen för Kungl. Maj:ts förslag hänvisas till statsverkspropositionen den 3 januari 1958, bilaga 8, punkt 32, s. 112—116; beträffande motiveringen för motionsyrkandena hänvisas till motionerna I: 48 och II: 66.

I propositionen nr B 1 har icke ifrågasatts någon ändring av det av årets förra riksdag anvisade anslaget till *Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning*.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Edström* och *Lundström* (I: B 161) och den andra inom andra kammaren av herr *Löfgren m. fl.* (II: B 202), har hemställts, att riksdagen måtte besluta att för budgetåret 1958/59 ställa ett belopp av 1 miljon kronor till förfogande för *Trafiksäkerhetsforskning* samt bemyndiga Kungl. Maj:t att i enlighet med i motionerna angivna riktlinjer utfärda bestämmelser för anslagets användning.

Beträffande den närmare motiveringen för motionärernas yrkanden torde få hänvisas till motionen II: B 202.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet anfört i sitt utlåtande nr 6 till innevarande års förra riksdag, punkten 32, hemställer utskottet,

att riksdagen må, med avslag å motionerna I: B 161 och II: B 202, besluta att icke vidtaga någon ändring av 1958 års förra riksdags beslut att till *Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning* för budgetåret 1958/59 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.

3:o) **Driftbidrag till statens järnvägar.** I propositionen nr B 1 har Kungl. Maj:t (bilaga 8, s. 2), under åberopande av vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 21 februari 1958 (proposition 1958: 77) anförts, föreslagit riksdagen att till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1958/59 under sjätte huvudtiteln anvisa ett anslag av 100 000 000 kr. (jfr statsverkspropositionen till årets förra riksdag, bil. 8, punkt 64).

Inledningsvis har i förenämnda proposition nr 77 redogjorts för ett av 1948 års *järnvägstaxekommitté* framlagt betänkande angående statens järnvägars taxor (SOU 1956: 54).

De synpunkter och förslag angående statens järnvägars taxor, som järnvägstaxekommittén framlägger i sitt betänkande, kunna hänföras till tvenne större frågekomplex. Det första av dessa avser de allmänna grunderna för statens järnvägars taxepolitik. Taxekommittén har ingående analyserat de nuvarande förutsättningarna för taxepolitiken vid SJ och även framlagt förslag till vissa förändringar av desamma. Kommittén har vid sina överväganden i dessa frågor beaktat såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska synpunkter. Bland kommitténs förslag härvidlag kan särskilt nämnas förslagen om viss resultatutjämnning mellan goda och dåliga år, innebärande en friare avskrivningspolitik för SJ, och viss ersättning till SJ för förlusterna på de trafiksvaga bandelarna.

Det andra stora frågekomplexet avser den konkreta utformningen av taxorna i gods- och persontrafik. Allmänt sett har kommittén härvidlag eftersträvat att förenkla, systematisera och modernisera taxsystemet i syfte att underlätta avgiftsberäkningen samt att åstadkomma en allmän anpassning av taxorna till nu rådande förhållanden inom näringslivet, på transportmarknaden och inom järnvägstekniken.

Taxekommittén framhåller, att den nu gällande målsättningen för SJ efter övergången till nya grunder för avskrivningsberäkningen innebär full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det i SJ bokförda statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder.

Kommittén anser denna målsättning i princip riktig och har lagt den till grund för sitt förslag till person- och godstaxor för SJ. Taxekommittén har således utgått från att den av kommittén i skrivelse den 17 augusti 1949 föreslagna och av Kungl. Maj:t fr. o. m. budgetåret 1951/52 medgivna avskrivningsberäkningen vid SJ på grundval av nupriser kommer att tillämpas även i fortsättningen.

Kommittén har även utgått från att räntekostnaden för det av SJ disponerade statskapitalet liksom hittills kalkyleras efter medelräntefoten för den fonderade statskulden.

Ett viktigt problem vid avvägningen av person- och godstaxorna för SJ utgör numera frågan om hur förlusterna på de trafiksvagare bandelarna skall kunna täckas. Då dessa förluster som följd av statens järnvägars förpliktelser som allmänföretag och konkurrensen från landsvägstrafiken icke längre i tillräcklig omfattning synes kunna kompenseras genom överskott på andra områden av statens järnvägars verksamhet, har taxekommittén ansett det nödvändigt att SJ i viss utsträckning ersättes för sådana förluster. Taxekommittén har därför föreslagit att SJ tills vidare genom anslag på riksstaten lämnas sådan ersättning till ett belopp av 100 mkr. per år. Genom en sådan anordning skulle vid de förutsättningar i övrigt, från vilka kommittén utgått, målsättningen i princip kunna uppfyllas. Härför redogöres närmare i det följande.

Då marginalen mellan intäkter och kostnader för SJ numera är av ringa storleksordning, föreligga betydande risker att under ett lågtrafikår intäkterna kunna bli otillräckliga för att alltid möjliggöra fulla avsättningar en-

ligt nuprisprincipen. För att i ett dylikt läge underskott icke skall behöva redovisas föreslår taxekommittén ett resultatutjämningsystem, innebärande att avsättningen för värdeminskning skall kunna minskas i den mån, som behövs för att åstadkomma balans mellan intäkter och kostnader, varvid felande avsättningsbelopp samtidigt föres »inom linjen» för att täckas av intäkter under kommande år. Sådana inom linjen förda avsättningar böra enligt taxekommitténs mening snarast möjligt återhämtas, så att fortsatt eftersläpning i avsättningar för värdeminskning undvikas. Taxekommittén anser därför, att överskott bör redovisas för SJ först sedan dels full avsättning enligt nupriser verkställts för vederbörande år, dels eventuellt inom linjen förda avsättningar återhämtats.

Därefter har i propositionen redogjorts för taxekommitténs beräkning av förlusterna på trafiksvaga bandelar (s. 4—6). Dessa förluster uppskattar kommittén till 200 mkr. per år i 1955 års penningvärde.

Taxekommitténs synpunkter på de grundläggande taxepolitiska problemen redovisas vidare i propositionen (s. 6—11). Härvid har diskuterats frågor om prisdifferentiering, tariffernas enhetlighet i rum och tid, avståndsdgression och norrländska taxefrågor, specialtariffer m. m.

Över 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande ha utlåtanden avgivits av ett stort antal myndigheter och institutioner samt näringslivets organisationer m. fl.

För en redogörelse för det huvudsakliga innehållet i yttrandena torde få hänvisas till propositionen (s. 11—29).

Departementschefen uppehåller sig inledningsvis vid målsättningen för statsbaneföretaget och konstaterar därvid, att statens järnvägars taxor under de senaste åren ha varit föremål för allmän översyn av 1948 års järnvägstaxekommitté. Enligt sina huvuddirektiv har kommittén haft att utarbeta förslag till nya person- och godstaxor, som kan förväntas medge skälig avkastning på det bokförda statskapitalet. I tilläggsdirektiv till utredningen har utsagts, att det avskrivningsförfarande, som skulle ligga till grund för kommitténs beräkning av statens järnvägars kostnader och intäktsbehov, i princip borde grundas på återanskaffningspriser (nupriser). Härvid förutsattes, att slutlig ståndpunkt till avskrivningsfrågorna skulle tagas i samband med prövningen av kommitténs blivande förslag till nya taxor.

Härefter erinrar departementschefen om att — sedan avskrivningarna fr. o. m. budgetåret 1951/52 grundats på återanskaffningspriser — den gällande ekonomiska målsättningen för statens järnvägars verksamhet innebär full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det bokförda statskapitalet. Taxorna ha i princip bestämts därefter. Inom ramen för denna ekonomiska målsättning förutsätts vinsterna på de trafikstarka bandelarna få utjämna förlusterna på de trafiksvaga. Denna ordning har tidi-

gare kunnat upprätthållas. Under de senaste åren ha emellertid förlusterna på de trafiksvaga linjerna kommit att utgöra en allt allvarigare belastning på statsbaneföretagets ekonomi.

I fråga om de trafiksvaga bandelarna och järnvägsföretagets driftresultat under senare år anför departementschefen.

De trafiksvaga bandelarnas andel av det totala statliga järnvägsnätet har — såsom av min tidigare redogörelse framgår — angivits överstiga 40 % vid 1951 och 1952 års trafikförhållanden, 1953 års trafikutredning, som verkställt en inventering av de trafiksvaga bandelarna på basis av 1955 års prestationsuppgifter, har beräknat att för nämnda år minst 5 381 km järnvägar eller 39,1 % av den detta år totalt trafikerade banlängden utgjorde trafiksvaga linjer. Trafikarbetet i bruttotonkm på dessa linjer uppgick endast till 3,9 % av statens järnvägars totala trafikprestation (exklusive malmtrafiken på malmbanan). Såväl järnvägsstyrelsen som 1953 års trafikutredning har vid sina beräkningar kommit till, att underskottet på de trafiksvaga bandelarna, som av taxekommittén vid 1955 års kostnads- och taxenivå uppskattats till 200 milj. kr., i dag icke kan anses vara för högt beräknat.

SJ har för att täcka de förluster, som uppstått på betydande delar av järnvägsnätet, måst kompensera sig genom avsevärt högre taxor på de ekonomiskt bäriga linjerna än vad som i och för sig betingas av dessa linjers kostnads- och konkurrensförhållanden. Trafikanterna på det trafikstarka nätet har härigenom fått vidkännas en relativt hög taxenivå. Självfallet har järnvägens förmåga att konkurrera om sådana transportuppdrag, för vilka den har större naturliga förutsättningar än andra transportmedel, därigenom försvagats.

Genom den under senare år hastigt växande bilismen har konkurrensituationen mellan de olika landtransportmedlen förändrats. Bilismen har framförallt på korta avstånd bl. a. genom den service, som erbjudes genom dörr-till-dörr transporter, kommit att bjuda järnvägen en allt hårdare konkurrens. Beträffande såväl person- som godstrafiken har en betydande transportavledning från järnväg till landsväg ägt rum. På sistone har också flyget, särskilt i inrikes trafik, ökat sin andel av persontrafikunderlaget.

Det är denna utveckling, som under de senaste åren lett till ett starkt försämrat driftresultat för SJ. För budgetåret 1956/57 skulle ett underskott av ca 61 milj. kr. ha uppkommit, om avskrivningar enligt återanskaffningsprincipen hade verkställts. Då räntan på det bokförda statskapitalet för nämnda budgetår beräknats uppgå till ca 60 milj. kr., uppvisade statens järnvägars rörelse realiter ett driftunderskott av icke mindre än ca 121 milj. kr. För budgetåret 1957/58 kan vid avskrivningar enligt återanskaffningsprincipen ett underskott av ca 100 milj. kr. beräknas uppkomma. Om hänsyn tages jämväl till statens ränteutgifter, kan underskottet uppskattas till sammanlagt 165 milj. kr. Tilläggas bör att härvid medräknats även den ökning av intäkterna, som de fr. o. m. den 1 februari 1958 ikraftträdde taxehöjningarna beräknas föranleda.

Den för statsbaneföretaget uppställda ekonomiska målsättningen har sålunda under de senaste åren icke kunnat uppfyllas. Möjligheterna att genom en väsentligt höjd taxa öka intäkterna till en nivå, som givit full kostnadstäckning, har icke ansetts föreligga, då en sådan åtgärd sannolikt skulle ha lett till ett avsevärt ökat trafikbortfall. Såvida icke konkurrensituationen skulle radikalt förändras till järnvägarernas fördel — vilket inga tecken f. n. tyder på — synes man, vid bibehållande i huvudsak av det nuvarande stats-

banenätet, ej heller för framtiden kunna räkna med att genom taxehöjningar nå det eftersträfvade målet: balans mellan intäkter och kostnader för statsbaneföretaget i dess helhet.

Beträffande täckningen av underskottet på de trafiksvaga bandelarna relaterar departementschefen först taxekommitténs förslag om ett statsbidrag om 100 mkr. Departementschefen konstaterar vidare, att det i flertalet remissyttranden tillstyrkes, att den nu gällande målsättningen för statsbaneföretaget i princip skall tillämpas även för framtiden. Likaledes råder i stort sett enighet därom, att SJ måste kompenseras för upprätthållandet av den på stora delar av järnvägsnätet klart olönsamma driften. Olika åsikter ha emellertid kommit till uttryck rörande det sätt på vilket kompensation bör utgå. Under det att vissa remissinstanser uttalat sig för att SJ skall erhålla täckning för underskott endast i den mån sådana verkligen uppstått på den totala rörelsen, ha andra remissinstanser anslutit sig till taxekommitténs förslag om ett årligt bidrag, varvid dock från vissa håll starkt underströks, att ett sådant bidrag icke får verka hindrande på rationaliseringssträvandena. 1953 års trafikutredning, som tillstyrkt statsbidraget, har föreslagit att detta får utgå under en provisorietid av tre år, efter vilken tid slutliga förslag på det trafikpolitiska området torde ha hunnit framläggas.

Härefter anför departementschefen.

I likhet med taxekommittén och det stora flertalet remissinstanser anser jag, att den gällande målsättningen för statens järnvägars verksamhet bör bibehållas, vilket innebär bl. a., att avskrivningar i princip skall göras enligt nupriser. Målsättningen för järnvägsföretaget innebär alltså, att det investerade statskapitalet skall förräntas. Såsom riksräkenskapsverket påpekat bör förräntningen därvid beräknas efter den räntefot, till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet, d. v. s. f. n. 4 % (se även prop. 1958: 1; bil. 19; s. 1 och 2).

Såsom framhållits i det föregående föreligger emellertid under nuvarande förhållanden icke möjlighet att genom ytterligare höjning av taxorna inbringa de inkomster, som erfordras för att helt uppfylla nämnda målsättning. Med hänsyn härtill synes mig motiverat, att SJ — såsom föreslagits — erhåller viss kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget har att utföra. Ifrågavarande kompensation torde lämpligen böra anknytas till de av taxekommittén redovisade förlusterna till följd av upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer. Genom här avsedd kompensation beredes SJ samtidigt möjlighet att bättre än vad nu är fallet anpassa taxorna efter kostnads- och konkurrensförhållandena på det trafikstarka järnvägsnätet. Härigenom kan också förutsättningar skapas för en friare konkurrens mellan de olika transportmedlen, varigenom så goda och billiga kommunikationer som möjligt kan tillhandahållas allmänheten. Även om i dagens läge en högre kompensation än det föreslagna beloppet om 100 milj. kr. i och för sig kunde synas befogad, vill jag tillstyrka ett statsbidrag med detta belopp. Jag förordar sålunda, att ett anslag om 100 milj. kr. upptages på riksstaten för budgetåret 1958/59 för nu angivet ändamål. Anslaget synes — med viss ändring i förhållande till vad som preliminärt föreslagits i årets statsverksproposition — böra uppföras under rubriken: Driftbidrag till statens järnvägar. Jag vill kraftigt understryka, att här ifrågavarande bidragsgivning bör betraktas som ett utpräglat provisorium och icke som en definitiv lösning. Jag förutsätter sålun-

da, att bidragsfrågan omprövas av statsmakterna i samband med att ställning tages till 1953 års trafikutrednings kommande förslag.

Statens järnvägars intäkter har fram till budgetåret 1956/57 under en följd av år överstigit kostnaderna med endast obetydliga belopp. Ej heller med den av mig nyss förordade bidragsgivningen kan någon betryggande marginal mellan intäkter och kostnader förväntas uppkomma. Man torde därför få räkna med att mycket små variationer i intäkts- och kostnadsnivån kommer att medföra risk för underskott i rörelsen och att till följd därav fulla avskrivningar enligt nupriser icke kan verkställas. Enligt min mening måste dock principen om fulla avskrivningar enligt nupriser upprätthållas för att en rättvisande resultatredovisning för statsbaneföretaget skall ernås. Det förslag till reglering av underskott i rörelsen, som taxekommittén förordar, synes i nuvarande järnvägsekonomiska läge icke ge tillräcklig garanti för avskrivningarnas fullgörande. Jag kan därför icke ansluta mig till kommitténs förslag i denna punkt. I stället förordar jag, att för det fall ett underskott något år skulle uppstå ett anslag för täckning härav får — i likhet med vad som skett för budgetåret 1957/58 — anvisas på driftbudgeten. — Frågan om extra avsättningar för inhämtning av den kvarvarande bristen i avsättningarna för perioden 1946—1951 torde vid överskott i rörelsen få bedömas i varje särskilt fall efter framställning till Kungl. Maj:t. På enahanda sätt torde få förfaras med den brist i avskrivningarna, som uppkommit under budgetåret 1956/57.

I fråga om den fortsatta utvecklingen av järnvägsföretagets verksamhet framhåller departementschefen, att taxekommittén samt vissa remissinstanser, särskilt statskontoret, järnvägsstyrelsen, riksgäldsfullmäktige, 1953 års trafikutredning och landsorganisationen kraftigt understrukit, att utvecklingen av statens järnvägars ekonomi nödvändiggör nedläggning av trafiksvaga bandelar i ökad omfattning. Behovet av en hastigare nedläggningstakt har likaledes framhävts av överrevisorerna för SJ i deras berättelse rörande granskningen av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under budgetåret 1956/57. Departementschefen fortsätter.

För egen del anser jag, att rationaliseringsverksamheten vid SJ bör bedrivas med kraft och omfatta alla delar av rörelsen. Det vikande trafikunderlaget kan därvid befinnas nödvändiggöra omläggning av och inskränkning i tågförbindelser, indragning av stationer samt nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar. Rationaliseringsverksamheten får sålunda icke stoppas upp av det skälet, att SJ såsom kompensation för förpliktelsen att driva trafiksvaga bandelar erhåller ett statsbidrag på avsevärt belopp. Man bör i stället inrikta sig på en ökad rationaliseringsverksamhet omfattande såväl kapacitetshöjningar på de trafikstarka järnvägslinjerna som inskränkningar i fråga om det trafiksvaga bannätet.

Jag anser mig böra särskilt poängtera, att den nödvändiga ekonomiska anpassningsprocessen till de förändrade konkurrensförhållandena på transportmarknaden icke endast bör inriktas på sådana åtgärder som syftar till kostnadsbesparingar, exempelvis bandelsnedläggningar, tågindragningar och dylikt. Enligt min mening är det av största vikt, att strävandena att förbättra järnvägsföretagets ekonomi även tar sikte på en intensifierad trafikvärvning och andra försäljningspolitiska åtgärder, såsom en förkortning av transporttiderna inom godstrafiken, ytterligare trafikattraherande service inom persontrafiken etc. Ehuru den nuvarande järnvägsledningen vidtagit åtgärder av här angivet slag, anser jag mig likväl böra kraftigt understryka betydelsen av att den trafikvärvande och försäljningspolitiska sidan av statens

järnvägars verksamhet bedrivs energiskt och målmedvetet. Ansträngningarna för ökad trafikvärkning och aktiv försäljningspolitik torde underlättas vid ett genomförande av föreliggande förslag till nya taxor med dess utvidgning av statsbaneföretagets rörelsefrihet på taxepolitikens område.

Enligt min mening får frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar icke ses enbart ur rent järnvägsekonomiska synpunkter utan måste bedömas även ur sociala, kulturella och näringspolitiska aspekter. En i och för sig järnvägsekonomiskt fördelaktig nedläggning kan också komma att aktualisera så omfattande investeringar i vägtrafikapparaten, att möjligheterna att genomföra mer räntabla eller eljest angelägna investeringar begränsas. Om en nedläggning bedömes vara ofrånkomlig, måste samtidigt tillses, att de av nedläggningen berörda bygdernas trafikförsörjning likväl blir tillfredsställande. Vägar kan t. ex. behöva förbättras och nya busslinjer inrättas. Skäl kan enligt min mening tala för att även frågan om taxesättning- en på den ersättningstrafik, som vid nedläggning av järnväg kan bli erforderlig, ägnas särskild uppmärksamhet. Denna fråga, som även kan aktualisera ett finansieringsproblem, synes mig vara av den art, att den torde få övervägas av 1953 års trafikutredning, som enligt vad jag erfarit också upptagit frågan till särskild prövning.

Vad beträffar nedläggningsundersökningarna vill jag för undanröjande av missförstånd påpeka, att igångsättande av en undersökning om en viss järnvägs ekonomiska bärighet givetvis icke får, såsom på en del håll skett, tolkas som ett förhandsbeslut, att järnvägen i fråga skall läggas ner.

Nedläggningsundersökningarna bör enligt min mening i möjligaste mån koncentreras till sådana trafikområden, där vägnät och befintliga busslinjer synes skapa de bästa förutsättningarna för ett överförande av trafiken från järnväg till landsväg. Med hänsyn till att den huvudsakliga trafiken i nu avsedda områden i praktiken redan överflyttats från järnväg till landsväg torde en total nedläggning av järnvägstrafiken här merendels kunna ske utan nämnvärt förfång för bygden och dess näringsliv. Den på en trafiksvag bana kvarvarande trafiken torde i dessa fall ofta utan svårighet kunna överföras till landsväg utan extraordinära åtgärder för landsvägsnätets upprustning, d. v. s. erforderlig förbättring av vägnätet kan i regel ske inom ramen för den ordinarie vägbyggnadsverksamheten. I den mån emellertid i vissa fall en extraordinär upprustning av vägnätet erfordras, synes kostnaderna här- för böra bestridas i särskild ordning. I årets statsverksproposition har därför under anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten (bil. 8; p. 12) upptagits medel för att möjliggöra extraordinära väginvesteringar i samband med järnvägs- nedläggningar.

Departementschefen konstaterar, att taxekommittén i sina taxeförslag icke föreslagit någon radikal förändring i de nuvarande grunderna för taxorna. De förslag till modifieringar i nämnda grunder, som framlagts av kommittén, ha i huvudsak accepterats av remissmyndigheterna. De nya järnvägstaxorna synas böra utformas i stort sett efter de allmänna riktlinjer, som kommittén förordat. Därvid förutsättes att järnvägsstyrelsen vid den överarbetning av taxeförslagen, som f. n. pågår inom styrelsen, tager under övervägande de synpunkter och förslag, som framlagts i remissyttrandena. Sedan järnvägsstyrelsen avgivit sitt förslag, torde ärendet få underställas Kungl. Maj:t för prövning och avgörande.

Slutligen anmäles, att frågan om Roslagsbanans förvaltningsform, som ansetts böra anstå till dess ställning tagits till taxekommitténs förslag, lämp-

ligen bör upptagas till förnyat övervägande i samband med budgetbehandlingen hösten 1958.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehått

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Osvald* (I: B 24) och den andra inom andra kammaren av herrar *Svensson* i Ljungskile och *Rimås* (II: B 26), vari hemställts, att riksdagen vid behandlingen av förevarande fråga måtte beakta av motionärerna i ämnet anförda synpunkter;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Gunnar Berg* och *Rikard Svensson* (I: B 25) och den andra inom andra kammaren av herr *Gustafson* i Dädesjö *m. fl.* (II: B 18), i vilka hemställts, att riksdagen — med godkännande av Kungl. Maj:ts proposition angående driftbidrag till SJ med 100 mkr. för budgetåret 1958/59 — ville uttala, att i avbidan på att 1953 års trafikutredning hunnit framlägga slutliga förslag på det trafikpolitiska området samt statsmakterna blivit i tillfälle att taga ståndpunkt till dessa förslag alla nedläggningsåtgärder måtte tills vidare inställas;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Mannerskantz* (I: B 22) och den andra inom andra kammaren av herr *Svensson* i Krokstorp *m. fl.* (II: B 16), vari hemställts dels att riksdagen måtte uttala att åtgärder höra vidtagas för att, innan driften nedlägges på ekonomiskt förlustbringande bandel, ersätta berörda bandel med andra likvärdiga trafikmedel, dels att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uppdrages att snarast söka lämna redovisning över de vägbyggnads- eller andra vägförbättringsföretag som kunna aktualiseras av nedläggandet av trafiksvaga bandelar samt att riksdagen måtte besluta att medel för täckande av kostnader för sådana företag, i den mån dessa ej eljest planerats komma till utförande, anvisas å härför särskilt avsett anslag;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Torsten Andersson* och *Alvar Andersson* (I: B 107) och den andra inom andra kammaren av herrar *Larsson* i Hedenäset och *Wahrendorff* (II: B 146), vari anhållits att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa om skyndsam prövning rörande järnvägarnas betydelse för olika bygder ur närings- och befolkningspolitiska synpunkter att i enlighet med motionernas syfte ligga till grund för upprättande av en generalplan för den framtida järnvägsdriften, samt om åtgärder i syfte att förhindra nedläggande av järnväg intill dess resultat av sagda prövning föreligger;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Nils Theodor Larsson m. fl.* (I: B 159) och den andra inom andra kammaren av herr *Nyberg* (II: B 197), i vilka hemställts, att riksdagen — i anledning av Kungl. Maj:ts förevarande förslag — måtte för statens järnvägars fond å riksstaten för budgetåret 1958/59 upptaga ett underskott av 100 mkr.;

dels en inom andra kammaren av herr *Henning Nilsson* i Gävle *m. fl.* väckt motion (II: B 109), vari hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl.

Maj:t uttalar, att nedläggandet av trafiksvaga järnvägslinjer icke bör ske, förrän andra tillfredsställande kollektiva trafikordningar tillkommit, att befolkning och myndigheter i berörda områden böra få tillfälle att dryfta nedläggandet av järnväg och att beslut om sådant även bör taga hänsyn till olika samhällliga intressen och inte bara räntabilitetskäl.

dels ock en inom andra kammaren av herr Larsson i Hedenäset väckt motion (II: B 178), vari hemställt, att riksdagen vid sin behandling av förevarande anslagsfråga måtte uttala, att nu gällande taxenedsättning (tornedals-taxan) å järnvägslinjerna Haparanda—Övertorneå och Lappråk—Karungi samt å billinjen Övertorneå—Pajala även framgent må tillämpas.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna II: B 26, I: B 25, II: B 16, I: B 107, I: B 159, II: B 109 och II: B 178.

Vissa av de yrkanden som ställts i förenämnda motioner ha motionsledes även framförts till årets förra riksdag. Sålunda motsvaras motionerna I: B 24 och II: B 26 av motionerna I: 346 och II: 443 till årets förra riksdag, I: B 25 och II: B 18 av I: 347 och II: 442, I: B 22 och II: B 16 av I: 20 och II: 23, I: B 107 och II: B 146 av I: 290 och II: 376 samt II: B 109 av II: 303.

Efter därom av årets förra riksdag i vederbörlig ordning gjord framställning har *väg- och vattenbyggnadsstyrelsen* avgivit utlåtande över de vid nämnda riksdag väckta motionerna I: 20 och II: 23 samt *järnvägsstyrelsen* och *1953 års trafikutredning* även över motionerna I: 290 och II: 376 samt II: 303.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhåller att utredningar pågå inom järnvägsstyrelsen angående vilka bandelar som böra nedläggas. I samband härmed uppgöres förslag till ny trafikorganisation samt utredes vilken merbelastning på vägnätet som kan bli följd av eventuella järnvägsnedläggelser. Genom en samarbetsdelegation mellan järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen utredes sedan vilka åtgärder som kunna bli erforderliga på det befintliga vägnätet med anledning av den beräknade merbelastningen. Vid den tidpunkt då frågan om nedläggande av driften på en bandel blir aktuell, har i allmänhet trafiken till stor del redan överflyttats från järnväg till landsväg. Järnvägsnedläggelsen är ofta en direkt följd härav. Den i samband med järnvägsnedläggelsen uppkommande merbelastningen på vägnätet blir sålunda ofta obetydlig, varför förbättrings- och förstärkningsarbeten på vägarna endast i undantagsfall äro nödvändiga.

Styrelsen anser, att kostnaderna för här ifrågakvarande arbeten i regel böra bestridas av ordinarie väganslag efter arbetenas införande i flerårsplanerna. I vissa fall bör medel anvisas från anslaget till vissa vägbyggnadsarbeten.

Järnvägsstyrelsen framhåller till en början, att lokaltrafiken utgör en jämförelsevis stor del av trafikrörelsen på de nedläggningshotade bandelarna. Tidigare har detta varit fallet i ännu högre grad. De lokala trafikbehoven ha

därför hittills i hög grad präglad driften av ifrågavarande bandelar. De bygder, vilka betjänas av de trafiksvaga bandelarna, ha i flertalet fall också medverkat till bandelarnas tillkomst. De kollektiva transportbehov, som föranledde järnvägarnas anläggning, ha därför i varje enskilt fall fått inverka på järnvägarnas utformning och sträckning, varvid hänsyn tagits till de föreliggande speciella förhållandena i fråga om bebyggelselokalisering, godstransportbehov, resvanor o. d. Det är därför, såsom i motionen I: 290 framhållits, de lokala trafikbehovens storlek, egenskaper och förutsebara utveckling som böra vara utslagsgivande vid bedömningen av såväl frågan, huruvida järnvägsdriften bör helt eller delvis nedläggas, som tidpunkten, då nedläggningen bör ske. Styrelsen har med anledning av de lokala faktorernas stora betydelse svårt att inse, hur det skulle vara möjligt att upprätta en generalplan för järnvägsnätet på det sätt och under de hänsynstaganden, som motionärerna åsyftat. Förutom de rent allmänna betänkligheter, som alltid kunna hysas inför ett planarbete av denna storleksordning — t. ex. att generalplanens färdigställande tar så lång tid att den är inaktuell när den blir färdig — kan framhållas, att det i arbetet med den ifrågasatta planen måste bl. a. ingå en värdering av de olika bandelarnas betydelse för sina respektive trafikområden, åtföljd av synnerligen svårlöst avvägning dem emellan. Med anledning härav skulle det bli nödvändigt att komplettera det nuvarande undersökningsförfarandet med en jämförande undersökning av de olika banornas trafikområden och dessas utvecklingsmöjligheter. Materialet för denna undersökning synes bli skäligen abstrakt och resultatet närmast av ekonomiskt-teoretiskt intresse.

Det synes icke järnvägsstyrelsen troligt att man genom att fastställa dylika generella utvecklingsdrag i något väsentligt avseende skulle kunna bidra till den på de nuvarande lokala förhållandena och sambandet med järnvägsnätet i övrigt grundade nedläggningsprövningen. Det nuvarande förfaringssättet härvid torde också vara ägnat att tillfredsställa rimliga krav på beaktande av de lokala intressenternas önskemål i samband med ärendesbehandlingen. Beslut om nedläggning av en handel fattas först efter omsorgsfull prövning av frågan i flera etapper. Till en början företages utredning inom statens järnvägars distriktskanslier. En dylik utredning skall belysa trafikområdets omfattning, befolknings- och näringsförhållanden, vägnät och kommunikationer samt utvecklingen av bandelens trafik och ekonomi. Vidare skall jämförelse göras mellan det ekonomiska utfallet av tänkta alternativ för den framtida driften av bandelen. Sedan utredningen färdigställts informeras trafikanterna vid ett av distriktsledningen anordnat möte. Efter den eventuella komplettering, som behöver göras med anledning av trafikanternas synpunkter, överlämnas utredningen till järnvägsstyrelsen, som efter bearbetning av utredningsmaterialet avgiver förslag i ärendet till Kungl. Maj:t. Nedläggningsframställningarna remitteras sedan till alla de instanser, som kunna antagas äga kännedom om trafikområdet och transportbehoven därstädes. I samband med remissbehandlingen brukar ytterligare ett offentligt trafiksammanträde ordnas i länsstyrelsens regi. Det är

sålunda väl sörjt för att de lokala trafikantintressena skola få framlägga sina önskemål. Efter remissbehandlingen fattar Kungl. Maj:t det definitiva beslutet i ärendet. Styrelsen kan av anförda skäl icke dela motionärernas uppfattning om värdet av en generalplan för de nedläggningshotade bandelarna. Däremot böra givetvis alla konsekvenser av betydelse, som en järnvägsnedläggelse kan medföra, undersökas och övervägas, innan beslut i frågan fattas. När verkligt inbördes samband, såväl ur allmän transportförsörjningssynpunkt som ur driftteknisk synpunkt föreligger mellan två eller flera bandelar, böra undersökningarna ske områdesvis, vilket också beaktats i järnvägsstyrelsens arbetsprogram för undersökning av trafiksvaga bandelar. Med anledning av att motionärerna ifrågasatt om de centrala myndigheterna taga tillbörlig hänsyn till att varje bandel är ett led i det hela må framhållas, att bandelarnas egenskaper av »matarbanor» till det övriga järnvägsnätet ägnas ingående studium vid nedläggningsundersökningarna. Trafikströmmarna kartläggas i detalj och vid bedömningen av nedläggningens lönsamhet förutsättes alltid att en — ofta ganska betydande — del av samtrafiken med det övriga järnvägsnätet kommer att bortfalla när bandelen nedlägges. Härav betingat nettointäktsbortfall på andra bandelar upptages som minuspost i kalkylen. Vad beträffar den i motion II: 23 anförda uppfattningen, att staten genom ett uttalande i riksdagsskrivelsen nr 318/1939 skulle ha förpliktats att i fortsättningen upprätthålla driften på de med statens järnvägar införlivade järnvägslinjerna finner styrelsen denna tolkning föga övertygande. Sättes nämligen den i motionen återgivna meningen in i sitt sammanhang framgår, att riksdagen därmed icke kan ha avsett annat eller mera än att framhålla att även de dåvarande intressenterna i de enskilda järnvägarna kunde draga vissa fördelar av järnvägarnas förstatligande, särskilt genom befrielsen från koncessionsförpliktelse. Desto mindre anledning finnes att — såsom skett i motionen — i ifrågavarande uttalande även vilja intolka en skyldighet av särskilt slag för staten att anordna vägförbindelser i vissa landsbygdsområden, trots att statens åtaganden beträffande väghållningen på landet reglerats genom en omfattande speciallagstiftning.

När statens järnvägar vid nedläggning av en järnväg inrättar ersättningstrafik på landsväg tillkommer denna icke med anledning av någon rättslig grundad förpliktelse utan av hänsyn till det faktiskt föreliggande behovet av kollektiv trafik. En huvudregel är därvid, att ersättningstrafiken dimensioneras efter trafikunderlagets storlek. Av denna anledning är det icke alltid möjligt att anordna en ersättningstrafik, som uppfyller motionärernas krav på likvärdighet med järnvägstrafiken. I varje fall hitintills ha tågplanerna vid nedläggningstillfället på grund av fortgående trafikavledning till landsväg och eftersläpande revidering ofta varit avsevärt överdimensionerade i förhållande till den trafik, som blivit kvar vid järnvägen. Styrelsen anser i sådana fall det icke motiverat att vid omläggningen av trafiken till landsväg konservera en dylik till sin karaktär ganska momentan och ur allmän

transportförsörjningssynpunkt icke försvarlig överdimensionering av trafikapparaten. Styrelsen kan vidare icke finna att den omständigheten, att en bygd genom tillkomsten av en järnväg en gång erhållit vissa fördelar i transport- och fraktkostnadshänseende, rimligtvis kan tagas till intäkt för anspråk på att denna undantagsställning, oberoende av nu ändrade förutsättningar, skall bestå för all framtid. Detta krav på förmåner, som aldrig tillkommit många andra, ofta större och folkrikare områden, synes icke försvarligt särskilt som själva grundförutsättningen, nämligen järnvägslinjens existensberättigande, icke längre är för handen i och med att bandelen blivit alltmer förlustbringande och spelat ut sin roll som dominerande trafikled för den kringliggande bygden. I sakens natur ligger för övrigt att en billinje aldrig kan direkt jämföras med en järnvägslinje. En billinje kan ha många företräden framför en järnvägslinje — t. ex. i fråga om smidig anpassning till bebyggelsen, möjligheter till transporter från dörr till dörr — och kan därför i trafiksvaga regioner i väsentliga hänseenden bli icke endast ett likvärdigt utan ett ändamålsenligare trafikmedel än en järnvägslinje. Vad slutligen beträffar de av motionärerna framförda önskemålen om åtgärder för trygghandet av vid nedläggningarna erforderliga vägombbyggnader eller vägförbättringar, torde dessa redan i allt väsentligt vara tillgodosedda.

Sammanfattningsvis anför järnvägsstyrelsen, att den icke anser det möjligt eller rimligt att alltid ersätta nedlagd järnvägstrafik med i alla avseenden likvärdiga kommunikationslägenheter, såsom föreslagits i motionerna I: 20 och II: 23, samt att den icke anser att den generalplan för järnvägsnätet, som föreslagits i motionerna I: 290 och II: 376 skulle medföra några fördelar utan i stället vissa nackdelar i förhållande till det nu tillämpade förfarings sättet vid undersökningar om de trafiksvaga järnvägslinjernas eventuella nedläggande och ersättande med landsvägstrafik. Vad som i övrigt föreslagits av motionärerna torde i stort sett redan få anses vara beaktat vid handläggningen av här ifrågakvarande trafikspörsmål.

1953 års trafikutredning anför att såvitt utredningen under sitt arbete kunnat finna, synas — med undantag för kravet på upprättande av en generalplan för det framtida järnvägsnätet — de i motionerna framförda önskemålen redan vara tillgodosedda.

Vad först ersättningstrafiken beträffar måste emellertid uppmärksammas, att ett krav på »likvärdighet» med järnvägstrafiken icke kan upprätthållas. Enligt trafikutredningens uppfattning kan härvidlag icke fordras mer än att ersättningstrafiken skall på ett tillfredsställande sätt avveckla föreliggande trafikbehov. Där sålunda till följd av den individuella personbilismens och lastbilstrafikens utveckling järnvägens låglägenheter blivit väsentligt överdimensionerade i förhållande till den trafik, som alltjämt söker sig till järnvägen, finnes varken ur samhällsekonomisk synpunkt eller ur trafikbehovssynpunkt någon anledning att i motsvarande grad överdimensionera den trafikapparat, som vid järnvägens nedläggning skall ombesörja ersättningstrafiken. Denna trafikapparat hör i stället anpassas till de trafikbehov, som

den beräknas för framtiden tillgodose. Då ärende om nedläggning av en järnväg prövas hos Kungl. Maj:t, föreligger regelmässigt ett av järnvägsstyrelsen upprättat förslag om ersättningstrafik.

Utredningen finner behovet av särskilda medel utöver ordinarie väghållningsanslag, för bestridande av kostnaderna för vägbyggnads- eller vägförbättringsåtgärder aktualiserade genom nedläggande av trafiksvaga järnvägslinjer principiellt tillgodosett genom det särskilda reservationsanslaget till vissa vägbyggnadsarbeten.

De inledningsvis i motionerna I: 290 och II: 376 uttryckta farhågorna för att beslut om järnvägsnedläggelser grundas på endast järnvägssekonomiska bedömanden anser utredningen överdrivna. Utredningen finner att till Kungl. Maj:t ingivna framställningar om järnvägsnedläggelser gjorts så fylliga som rimligtvis kan anses ha svarat mot ändamålet med desamma.

Beträffande frågan om upprättande av en generalplan för det framtida svenska järnvägsnätet konstaterar utredningen, att den icke funnit det vara dess uppgift att framlägga en på lång sikt upplagd plan, med angivande av de järnvägslinjer som med hänsyn tagen till samtliga på frågans bedömning inverkan omständigheter böra vid olika tidpunkter läggas ned. En dylik plan skulle kunna komma att såväl släpa efter som föregripa den faktiska utvecklingen. Utredningen anser heller icke att en järnvägslinje, som med nuvarande trafikprognoser kan beräknas efter viss tid bli kraftigt förlustbringande, i förväg bör läggas ned. Först när trafiken faktiskt sökt sig bort från en järnvägslinje, bör nedläggningsfrågan bli aktuell. Å andra sidan anser utredningen att en eftersläpning i nedläggningarna bör undvikas i fråga om de linjer, där trafiköverflyttningen redan är ett faktum, bortsett från att övergångsvis skäligen anpassningstid bör beredas för kvarvarande järnvägstrafikanter och för etablerandet av för ersättningstrafiken erforderliga vägförbättringar och trafikordningar. Nedläggning bör dock icke äga rum i sådana fall, där järnvägen alltjämt erfordras för upprätthållandet av en med hänsyn till befolkningsförhållandena samt näringslivets omfattning och struktur tillfredsställande transportförsörjning. Slutligen böra, såsom motionärerna framhållit, alla de konsekvenser av någon betydelse, som en järnvägs nedläggande kan medföra, kartläggas och beaktas, innan beslut i nedläggningsfrågan fattas. Utredningen är, i enlighet med vad ovan anförts, av den uppfattningen att så nu sker och att någon anledning till antagande, att ändring härvidlag är att vänta, ej finnes.

Vid sidan av den risk som sålunda förefinnes för att en långtidsplan skulle komma att visa bristande överensstämmelse med den faktiska trafikutvecklingen, som ju påverkas av ett stort antal på förhand icke mätbara faktorer, tala även andra omständigheter mot upprättandet av den av motionärerna föreslagna generalplanen. Därest, såsom i motionerna uttalas, en dylik plan skall upprättas med utgångspunkt från »sambällsekonomiska förhållanden ute i bygden, kommunala och befolkningspolitiska faktorer, sysselsättningsfrågor och trivselproblem», allt innebärande insamling, bearbetning och bedömning *på en gång* av ett ofantligt material, löper man — alltjämt under

beaktande av att det här rör sig om en ständigt och snabbt fortskridande utvecklingsprocess — den risken att det väldiga beredningsarbetet blir till ringa nytta, i det att den därpå grundade generalplanen, när den väl är färdig, icke längre är aktuell.

Behövligheten av en generalplan för hela riket framstår ej heller klar. Det torde exempelvis för en bedömning av nedläggningsfrågorna i sydöstra Sverige icke vara erforderligt, att en plan för nedläggningarna i t. ex. Dalsland-Värmlandsområdet föreligger. Det väsentliga synes vara att trafikförhållandena inom det trafikområde, nedläggningen berör, klarläggas, samt att därjämte den ifrågavarande järnvägslinjens matarfunktion i det övriga järnvägsnätet utredes. Ett dylikt klarläggande av trafikområdets trafikförhållanden måste givetvis innefatta kommunikationerna såväl inom området som till och från detsamma i relation till övriga landsdelar.

Det långvariga uppskov med de fortlöpande nedläggningsprövningarna, som skulle bli följden av motionärernas förslag om upprättandet av en generalplan och som också av dem förutsattes, skulle slutligen enligt trafikutredningens uppfattning medföra en avsevärd samhällsekonomisk belastning, i det att driften på ett antal för nedläggning ifrågakommande, kraftigt förlustbringande järnvägslinjer skulle komma att upprätthållas under flera år längre tid än som eljest skulle bli fallet.

Det anförda talar enligt trafikutredningens uppfattning med bestämdhet mot upprättandet av en generalplan angivande de järnvägslinjer, som skola för framtiden bibehållas, och de som skola vid viss tidpunkt nedläggas. En helt annan sak är upprättandet av förteckningar över järnvägslinjer, beträffande vilka frågan om eventuell nedläggning bör utredas och prövas — en prövning som kan resultera antingen i linjens bibehållande eller ock i total eller partiell driftnedläggning. Dylika förteckningar finnas redan upprättade inom järnvägsstyrelsen. Den översiktliga bedömning, som ligger till grund för en järnvägslinjes införande i dylik förteckning, grundas på relativt summariska karakteristika. Det synes klart att insamlingen och bearbetandet av det rikhaltiga och slutliga bedömningsmaterialet för varje ifrågakommande järnvägslinje icke bör ske på förteckningsstadiet utan såsom hittills bör uppskjutas till den successivt inträdande undersökningen av de olika förtecknade linjerna. Trafikutredningen finner därvid önskvärt, att dessa undersökningar i alla fall, där det icke klart framstår såsom ändamålslost, ske områdesvis.

Beträffande den motionsledes framförda uppfattningen att trafikutredningens direktiv borde utvidgas anför utredningen slutligen, att en utvidgning av utredningsdirektiven i den av motionärerna avsedda riktningen i realiteten skulle innebära att utredningen ålades ett arbete, som f. n. ankommer på järnvägsstyrelsen med underlydande myndigheter samt flertalet av de remissinstanser, som ha att avge yttranden i järnvägsnedläggningsfrågor. Utredningen avstyrker därför bestämt att åt den uppdrages att uppgöra en sådan generalplan för den framtida järnvägsdriften som motionärerna åsyfta, samt att alla nedläggningsåtgärder i avvaktan härpå stoppas.

Utskottet. Till grund för förevarande proposition ligga, såsom av den lämnade redogörelsen framgår, vissa av 1948 års järnvägstaxekommitté framlagda förslag till nya järnvägstaxor m. m. Kommitténs förslag avse såväl de allmänna grunderna för statens järnvägars taxepolitik som den konkreta utformningen av taxorna i gods- och persontrafik. Nu gällande målsättning för SJ — sedan fr. o. m. budgetåret 1951/52 avskrivningsberäkningen grundats på återanskaffningspriser — har därvid angivits vara full realekonomisk kostnadstäckning och härutöver förräntning av det i SJ bokförda statskapitalet. I princip har taxorna beräknats med utgångspunkt härifrån, varvid vinsterna på de trafikstarka bandelarna förutsatts få utjämna förlusterna på de trafiksvaga. I den försämrade konkurrenssituationen för järnvägsdriften som uppkommit under de senaste åren genom den hastigt växande bilismen och på sistone även inrikesflygets utveckling har emellertid den angivna målsättningen ej kunnat uppfyllas. Sålunda skulle för budgetåret 1956/57 ett underskott å ca 61 mkr. redovisats, därest fulla avskrivningar efter återanskaffningsvärde skett. För budgetåret 1957/58 beräknas motsvarande brist till ca 100 mkr. Härtill kommer å ettvar av budgetåren belöpande räntekostnad om ca 60 mkr. å det bokförda statskapitalet.

I det sålunda uppkomna läget ha förlusterna på de trafiksvaga bandelarna kommit att innebära en allt svårare belastning för SJ. Nämnade bandelars andel av det totala järnvägsnätets längd har av taxekommittén uppskattats till mer än 40 procent vid 1951 och 1952 års trafikförhållanden, medan 1953 års trafikutredning på basis av 1955 års prestationsuppgifter har beräknat, att för nämnda år minst 5 381 km järnväg eller 39,1 procent av den totalt trafikerade banlängden utgjorde trafiksvaga linjer. Trafikarbetet på dessa har angivits utgöra endast en mycket liten del av statsbaneföretagets totala trafikprestation. Såväl järnvägsstyrelsen som 1953 års trafikutredning har vid sina beräkningar kommit fram till att det av taxekommittén vid 1955 års kostnads- och trafiknivå till ca 200 mkr. uppskattade underskottet å dessa ej kan anses vara för högt beräknat.

Att på grund av i det föregående berörda förhållanden i större utsträckning än som redan skett genom en höjning av taxan över lag öka intäkterna i syfte att uppnå en nivå som medger full kostnadstäckning har icke ansetts möjligt, då en sådan åtgärd sannolikt skulle leda till ett avsevärt trafikbortfall. Med hänsyn till förpliktelserna för SJ som allmänföretag att uppehålla trafiken på de företagsekonomiskt sett icke lönsamma bandelarna har taxekommittén som en provisorisk lösning i stället föreslagit att ett skäligt avvägt statsbidrag till SJ utgår härför. Bidragets storlek har ansetts böra bestämmas till hälften av det uppskattade underskottet å de trafiksvaga bandelarna eller till 100 mkr.

Departementschefen förklarar sig i likhet med taxekommittén och flertalet remissinstanser anse att gällande målsättning för statsbaneföretaget bör bibehållas. Förräntning av statskapitalet anses vidare i enlighet med riksräkenskapsverkets förslag böra ske efter den räntefot till vilket förräntningskravet för statens investeringar i allmänhet bestämts, d. v. s. f. n. 4 procent.

Såsom kompensation för sådana förelagsekonomiskt icke motiverade prestationer som SJ har att utföra anser han det vidare motiverat att företaget erhåller ett driftbidrag å 100 mkr, vilket främst anses böra anknytas till trafikförpliktelserna på de trafiksvaga järnvägslinjerna.

Utskottet, som för sin del ansluter sig till departementschefens uppfattning och följaktligen tillstyrker beviljandet av det föreslagna driftbidraget om 100 mkr, vill därvid kraftigt understryka departementschefens uttalande att bidraget bör betraktas som ett utpräglat provisorium och icke som en definitiv lösning samt att frågan bör omprövas av statsmakterna i samband med att ställning toges till 1953 års trafikutrednings kommande förslag. Såsom vid remissbehandlingen av taxekommitténs förslag från vissa håll understrukits bör bidraget icke heller få verka hindrande på rationaliseringssträvandena inom företaget.

Ej heller med den förordade bidragsgivningen synes någon betryggande marginal mellan intäkter och kostnader uppkomma. Även små variationer av dessa faktorer kommer sålunda att medföra risk för underskott å rörelsen. Det torde vidare, i enlighet med vad tidigare anförts, vara angeläget att även i fortsättningen fulla avskrivningar efter nuprisprincipen sker för ernående av en rättvisande resultatredovisning. Skulle till följd härav underskott något år eventuellt uppkomma i rörelsen bör detta, såsom departementschefen föreslagit, få täckas genom anvisande av särskilt täckningsanslag å driftbudgeten.

Utskottet, som således funnit den av departementschefen föreslagna bidragsformen vara den mest ändamålsenliga, kan följaktligen icke biträda det i motionerna I: B 159 och II: B 197 framförda förslaget om upptagande för budgetåret 1958/59 å statens järnvägars fond av ett underskott om 100 mkr. i stället för det äskade bidragsanslaget. Ett ytterligare skäl härför har utskottet funnit vara att genom den avsedda kompensationens form SJ beredes möjlighet att bättre än vad nu är fallet anpassa taxorna efter kostnads- och konkurrensförhållandena på det trafikstarka järnvägsnätet. I anledning av vad i motionerna anförts rörande avskrivningsfrågan vill utskottet vidare erinra om att riksdagen senast i samband med sitt beslut vid årets förra riksdag — (SU nr 18 rskr nr 57) om anvisande av medel för täckande av SJ:s underskott för budgetåret 1957/58 helt anslutit sig till principen om avskrivningar enligt återanskaffningspriser.

I enlighet med det anförda avstyrkes därför bifall till nämnda motioner, medan däremot motionerna I: B 25 och II: B 18 tillstyrkas i vad de avse beviljande av bidragsanslaget.

I likhet med departementschefen finner utskottet rationaliseringsverksamheten inom SJ böra bedrivas med kraft och omfatta alla delar av rörelsen. Det vikande trafikunderlaget kan därvid befinnas nödvändiggör omläggning av och inskränkning i tågförbindelser, indragning av stationer samt nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar. Järnvägsföretagets nödvändiga anpassning till de förändrade konkurrensförhållandena böra dock, som departementschefen vidare framhållit, inte enbart inriktas på

kostnadsbesparande åtgärder utan även omfatta exempelvis kapacitetshöjningar på de trafikstarka järnvägslinjerna samt trafikvärvande åtgärder av olika slag. Enligt utskottets mening kunna i enlighet härmed icke alla nedläggningsåtgärder, såsom föreslagits i motionerna I: B 25 och II: B 18, inställas i avbidan på att 1953 års trafikutredning framlägger slutliga förslag på det trafikpolitiska området samt statsmakterna blivit i tillfälle att taga ståndpunkt till dessa förslag. Ej heller kan utskottet i enlighet med yrkandena i de båda likalydande motionerna I: B 107 och II: B 146 förorda att ytterligare järnvägsnedläggelser icke företagas förrän den generalplan för den framtida järnvägsdriften, som motionärerna hemställt om, hunnit upprättas. Utskottet föreställer sig i likhet med järnvägsstyrelsen och 1953 års trafikutredning, att värdet av en dylik plan blir tveivelaktigt. För sin del anser utskottet för övrigt vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom hittills utgöra ett led i en av den allmänna utvecklingen framlingad omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande utskottet icke finner sig berett att taga de ekonomiska konsekvenserna av. Även om utskottet således finner sistnämnda motioner inte böra föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd vill utskottet dock framhålla önskvärdheten av att arbetet inom 1953 års trafikutredning snarast möjligt slutföres och därav föranledda förslag bliva föremål för statsmakternas prövning.

Frågor om nedläggning av trafiksvaga bandelar böra enligt departementschefen icke ses enbart ur rent järnvägsekonomiska synpunkter utan måste också bedömas ur sociala, kulturella och näringspolitiska aspekter. Denna synpunkt har även framförts i motionen II: B 109, i den del däri uttalats att SJ inte blott är att betrakta såsom ett affärsdrivande verk utan jämväl har att fylla vissa sociala och kulturella målsättningar, samt i motionerna I: B 24 och II: B 26. Utskottet som delar denna uppfattning kan icke heller finna att någon ändring härutinnan ifrågasatts vare sig från den ansvariga verksmyndighetens sida eller från annat håll.

I propositionen ha vidare berörts vissa frågor rörande den framtida trafikförsörjningen i bygder, som drabbas av järnvägsnedläggelser. Om en nedläggning bedömes som ofrånkomlig måste enligt departementschefen tillses, att trafikförsörjningen likväl ordnas på ett tillfredsställande sätt. Liknande synpunkter ha bl. a. anförts i motionerna I: B 22 och II: B 16, I: B 24 och II: B 26 samt II: B 109. Utskottet delar departementschefens uppfattning härvidlag, varav följer att utskottet i stort sett också kan ge sin anslutning till vad i detta avseende yrkats i de berörda motionerna. Med hänsyn till den djupt ingripande åtgärd en järnvägsnedläggelse dock innebär för därav berörda bygder bör den sålunda inte komma till stånd utan tungt vägande skäl. I den mån nedläggningen ändock blir nödvändig framstår det vidare enligt utskottets mening som synnerligen angeläget att avvecklingen sker planmässigt och på ett sådant sätt att behövliga ersättningsförbindelser kunna ordnas i god tid, vilket även i motionerna I: B 24 och II: B 26 understrukits.

Såsom departementschefen framhållit böra nedläggningsundersökningar-

na i möjligaste mån koncentreras till sådana områden där vägnät och befintliga bussförbindelser synas skapa de bästa förutsättningarna för överförande av trafiken från järnväg till landsväg. I anslutning härtill må erinras om att årets förra riksdag anvisat ett anslag till Vissa vägbyggnadsarbeten, som främst motiverats av de extraordinära vägbyggnadsbehov, som kunna uppkomma i samband med järnvägsnedläggelser. I allmänhet kunna emellertid de aktuella vägbyggnadsbehoven tillgodoses genom att projekten intagas i väg- och vattenbyggnadsverkets flerårsplaner för vägbyggandet. Genom den samarbetsdelegation mellan väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen, som är i verksamhet och som enligt vad utskottet erfarit numera utökats med representanter för arbetsmarknadsstyrelsen, företagas utredningar rörande den trafikorganisation, som kan bli erforderlig vid en järnvägsnedläggelse. Enligt vad utskottet erfarit fungerar denna organisation väl. Något särskilt uppdrag åt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att lämna en redovisning över de vägbyggnads- eller vägförbättringsföretag som kunna aktualiseras av nedläggandet av trafiksvaga bandelar, varom i motionerna I: B 22 och II: B 16 hemställts, synes utskottet icke erforderligt. Vad åter beträffar det i samma motioner framförda önskemålet om särskilda anslagsmedel till erforderliga vägupprustningar torde detsamma, såsom av det föregående framgår, redan vara tillgodosett och följaktligen icke påkalla någon riksdagens särskilda åtgärd.

Vidkommande i motionen II: B 109 gjort uttalande om att befolkning och myndigheter i berörda områden böra beredas tillfälle att dryfta uppkommande frågor om nedläggning av järnväg, får utskottet anföra, att det finner det ingående förfaringsätt, som f. n. tillämpas i nedlägningsfrågor och för vilket i det föregående redogjorts, vara ägnat att tillfredsställa rimliga krav i detta avseende, varför icke heller detta yrkande synes böra föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd. Även syftet med det i motionerna I: B 24 och II: B 26 framförda önskemålet om inrättande av särskilda driftkommittéer för dryftande av hithörande frågor torde genom den nuvarande ordningen vara väl tillgodosett.

Beträffande det i motionen II: B 178 framställda yrkandet rörande bibehållande av den s. k. tornedalstaxan vill utskottet framhålla att detta avser ett sådant regionalt taxeproblem som icke lämpligen bör upptagas till prövning i nu förevarande sammanhang. Enligt vad utskottet under hand erfarit har f. ö. denna fråga redan blivit föremål för vissa överväganden inom såväl 1953 års trafikutredning som järnvägsstyrelsen. Med hänsyn jämväl härtill och då riksdagen icke synes böra föregripa prövningen av frågan härom har utskottet funnit sig icke kunna tillstyrka bifall till motionen.

Utskottet får slutligen hemställa,

I. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och i anledning av motionerna I: B 25 och II: B 18 samt med avslag å motionerna I: B 159 och II: B 197 till *Driftbidrag till statens järnvägar* för budgetåret 1958/59 anvisa ett anslag av 100 000 000 kronor;

II. att motionerna I: B 107 och II: B 146 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda;

III. att motionen II: B 178 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda;

IV. att riksdagen må, i anledning av motionerna I: B 22 och II: B 16, I: B 24 och II: B 26 samt II: B 109, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet i de i motionerna berörda frågorna anfört.

4:o) **Bidrag till televisionsverksamhetens driftkostnader.** I skrivelse den 11 april 1958 (nr 6) har årets förra riksdag anmält bl. a., att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts i den till riksdagen den 3 januari 1958 avlätna statsverkspropositionen framlagda förslag samt med avslag å motionerna I: 287 och II: 373, nämnda motioner så vitt nu är i fråga, samt motionen II: 301, till Bidrag till televisionsverksamhetens driftkostnader för budgetåret 1958/59 anvisat ett anslag av 2 600 000 kr. I motionerna hade yrkats avslag på Kungl. Maj:ts anslagsäskande.

Beträffande motiveringen för Kungl. Maj:ts förslag hänvisas till statsverkspropositionen den 3 januari 1958, bilaga 8, punkt 66, samt bilaga 27, punkt 3; beträffande motiveringen för motionsyrkandena hänvisas till motionerna I: 287 och II: 301.

I propositionen nr B 1 har icke ifrågasatts någon ändring av det av årets förra riksdag anvisade anslaget till Bidrag till televisionsverksamhetens driftkostnader.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Ewerlöf m. fl.* (I: B 74) och den andra inom andra kammaren av herr *Hjalmarson m. fl.* (II: B 86), har, under åberopande av motionerna I: 287 och II: 373, såvitt nu är i fråga, hemställt att riksdagen måtte avslå förslaget att till Bidrag till televisionsverksamhetens driftkostnader för budgetåret 1958/59 anvisa ett anslag av 2 600 000 kr.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet anfört i sitt utlåtande nr 6 till innevarande års förra riksdag, punkten 65, samt i sitt utlåtande nr 9, punkten 3, till samma riksdag hemställer utskottet,

att riksdagen må, med avslag å motionerna I: B 74 och II: B 86, såvitt nu är i fråga, besluta att icke vidtaga någon ändring av 1958 års förra riksdags beslut att till *Bidrag till televisionsverksamhetens driftkostnader* för budgetåret 1958/59 anvisa ett anslag av 2 600 000 kronor.

5:o) **Övriga av 1958 års förra riksdag behandlade anslag.** I propositionen nr B 1 har Kungl. Maj:t under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 6 juni 1958 (bilaga 8)

erinrat om att innevarande års förra riksdag fattat beslut i anledning av Kungl. Maj:ts i den till riksdagen den 3 januari 1958 avlåtna statsverkspropositionen framlagda förslag rörande egentliga statsutgifter för budgetåret 1958/59 under sjätte huvudtiteln med undantag av framställningen om anslag till driftbidrag till statens järnvägar (jfr punkten 3).

I propositionen nr B 1 ifrågasättes icke någon ändring av riksdagens sålunda fattade beslut.

Utskottet. Då ej heller inom riksdagen förslag framkommit om ändring av de av årets förra riksdag i förevarande hänseende fattade besluten erfordras icke något utskottets vidare yttrande i ämnet, vilket utskottet härmed får för riksdagen

anmäla.

Stockholm den 18 juli 1958

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Gillström, Ohlon, Ivar Johansson, Einar Persson, fröken Andersson, herrar Birger Andersson, Boman, Thun, Bergman, Sundelin, Rickard Svensson, Mårtensson, Palme och Nils Theodor Larsson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Åkerström, Pettersson i Degerfors, Malmborg, Thapper, Rubbestad, Persson i Växjö, Svensson i Stenkyrka, fröken Elmén, herrar Cassel, Andreasson, Nihlfors, Heckscher, fru Thorsson och herr Johansson i Norrköping;

dock att herr Aastrup deltagit i stället för herr Sundelin vid behandlingen av punkten 1 och i stället för herr Boman vid behandlingen av punkten 2 samt att fröken Vinge deltagit i stället för herr Malmborg vid behandlingen av punkten 2.

Reservationer

1) vid *punkten 1* (Statens bilinspektion: Avlöningar) av herr *Ohlon*, fröken *Andersson*, herr *Skoglund* i Doverstorp, fröken *Elmén*, herrar *Cassel*, *Nihlfors* och *Heckscher*, vilka ansett att utskottet bort tillstyrka bifall till motionerna I: B 74 och II: B 86, såvitt nu är i fråga, samt att därför utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»I anledning av det i motionerna I: B 74 och II: B 86 framförda yrkandet angående en höjning av avgifterna för kompetensprov för körkort med 10 kronor vill utskottet erinra om att nämnda avgifter bibehållits oförändrade

sedan 1948. Med hänsyn till den försämring av penningvärdet som därefter inträtt och de ökade krav som numera ställas på bilinspektionens tjänster tillstyrker utskottet bifall till motionerna i denna del. Utskottet hemställer följaktligen,

att riksdagen må, med bifall till motionerna I: B 74 och II: B 86, såvitt nu är i fråga, i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en höjning av avgiften för kompetensprov för körkort med 10 kronor.»

2) vid *punkten 2* (Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning) av herrar *Sundelin, Aastrup*, fröken *Elmén*, herr *Nihlfors* och fröken *Vinge*, vilka ansett att utskottet bort tillstyrka motionerna I: B 161 och II: B 202 samt att därför utskottets yttrande och hemställan bort ha följande lydelse:

»Utskottet finner för sin del de av motionärerna förebragta skälen starkt tala för en höjning av här förevarande anslag och vill därför förorda bifall till motionerna i fråga. Under hänvisning härtill samt under åberopande av vad i motionerna i övrigt anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må, med bifall till motionerna I: B 161 och II: B 202, besluta att med ändring av 1958 års förra riksdags beslut till *Kostnader för vetenskaplig trafiksäkerhetsforskning* för budgetåret 1958/59 anvisa ett reservationsanslag av 1 000 000 kr., att avräknas mot automobilskattemedlen.»

3) vid *punkten 4* (Bidrag till televisionsverksamhetens driftkostnader) av fröken *Andersson*, herrar *Skoglund* i Doverstorp, *Cassel* och *Heckscher*.