

Nr 971

Av herr Nilsson i Östersund m. fl., i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.

(Lika lydande med motion nr 804 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 191 föreslås en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden.

I sammanhanget behandlas även frågan om en generell tillämpning av järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet. Som en partiell reform diskuteras även möjligheterna att införa samtrafiktaxor i samband med nedläggningen av trafiksvaga bandelar för att undvika taxehöjningar inom berörda områden.

Båda dessa möjligheter avvisas dock i propositionen. Den främsta motiveringen härför synes vara den inkomstminskning som befaras uppstå därest en generell tillämpning av järnvägstaxorna bleve gällande för samtliga av staten ägda transportmedel i landsvägstrafik. Departementschefen hänvisar till att järnvägsstyrelsen i framtiden liksom nu, genom temporära nedsättningar av billinjeavgifterna i styckeodssamtrafiken och genom speciella fraktavtal i samband med beslutade omläggningar av trafiken från järnväg till landsväg, har möjlighet att genomföra en successiv anpassning till det förändrade taxeläget.

Vi anser emellertid att starka skäl talar för ett införande av gemensam taxeberäkning — inte endast vid järnvägsnedläggelser utan generellt — för såväl person- som styckeodstrafik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- och busslinjer. Liknande synpunkter framföres i remissyttranden från såväl arbetsmarknadsstyrelsen som länsstyrelserna i Jämtlands och Västerbottens län.

Enligt propositionen bör man sikta till en minimering av driftunderskottet beträffande de trafiksvaga järnvägarna. I princip har vi ingenting att erinra emot denna huvudregel. Men den bör givetvis vägas emot det berättigade kravet på en tillfredsställande trafikförsörjning till rimliga priser för de trafiksvaga och glest befolkade delarna av vårt land. Fraktkostnaderna spelar förvisso en betydande roll vid industrilokalisering, och en genomgående fraktberäkning skulle i detta avseende verka stimulerande såväl för redan etablerade företag som vid nyetablering. Den kvarboende befolkningen i utglesade bygder, som är hänvisade till kollektiva trans-

portmedel, bör vidare ha samma rätt till skäliga rese- och fraktkostnader som de, vilka bor i expanderande områden med ett väl utbyggt järnvägsnät.

Vid sidan av anförda rättvisesympunkter vill vi även peka på den trafikvärvande effekt som en genomgående taxeberäkning sannolikt skulle få för den statliga trafikapparaten. Men även om ett visst årligt underskott skulle uppstå genom en sådan åtgärd, finner vi det ur principiell synpunkt oantastbart att även dessa kostnader får ingå i den "kollektivbiljett" som årligen skall inlösas av statsmakterna och som innefattar det underskott som kommer att uppstå för de trafiksvaga järnvägarna.

Med hänvisning till vad som ovan anförts får vi därför föreslå,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa att förslag om generell tillämpning av järnvägstaxorna vid samtrafik mellan järnväg och av SJ eller postverket ägda bil- och busslinjer måtte utarbetas och föreläggas riksdagen.

Stockholm den 6 november 1963

Birger Nilsson

Helge Lindström

Olof Persson

Gunnar Lundmark

Ingvar Svanberg

Svea Edin

Bo Martinsson

Astrid Lindekvist
