

Nr 146

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående järnvägs-
politiken m. m.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Axel Kristiansson* och *Nils-Eric Gustafsson* (I: 446) och den andra inom andra kammaren av herrar *Gomé*r och *Vigelsbo* (II: 537), har hemställts att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsam översyn av järnvägspolitiken och särskilt frågan om järnvägsnedläggningarna med hänsyn till de sociala och näringspolitiska krav som järnvägspolitiken bör tillgodose.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Åkesson m. fl.* (I: 458) och den andra inom andra kammaren av herr *Ståhl m. fl.* (II: 552) hemställts att riksdagen hos Kungl. Maj:t måtte begära förslag till en allsidig kartläggning av de trafikmässiga, ekonomiska, sociala och lokaliseringspolitiska aspekterna på den 1963 beslutade statliga trafikpolitiken mot bakgrunden av de senaste årens snabba strukturförvandling av den kollektiva trafiken.

Slutligen har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Svanström m. fl.* (I: 452) och den andra inom andra kammaren av herr *Dahlgren m. fl.* (II: 533), hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala *dels* att planeringsråden och landstingen må utgöra remissinstanser beträffande järnvägsnedläggningar inom dessa myndigheters områden enligt i motionerna uppdragna riktlinjer, *dels* att en redogörelse för hur kostnaderna för den s. k. kollektivbiljetten fördelar sig på olika bandelar samt för vilka bandelar som är avsedda att nedläggas under året årligen må införas i statsverkspropositionen.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden torde få hänvisas till motionerna II: 537, I: 458 och II: 533.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från statens järnvägar och trafikpolitiska delegationen. Därjämte har på utskottets begäran Näringslivets trafikdelegation, Svenska arbetsgivareföreningen (SAF), Landsorganisationen (LO), Riksförbundet Landsbygdens folk (RLF) och Tjänstemännens centralorganisation (TCO) yttrat sig i ärendet.

Järnvägsstyrelsen framhåller inledningsvis bl. a. att, enligt de uppgifter som nyligen sammanställts till 1966 års reviderade långtidsbudget, antalet helt eller delvis nedlagda järnvägskilometer under de senaste 4 åren antagits i genomsnitt uppgå till 251 km per år, dvs. icke fullt 4 procent per år av det trafiksvaga järnvägsnätet och 2 procent på hela SJ-nätet. Även om man kan ha delade uppfattningar om vad som skall uppfattas som snabb nedläggningstakt, är det enligt styrelsen fullt klart att 1953 års trafikutrednings beräkningar av driftbidragets avveckling förutsatte en avsevärt snabbare nedläggningstakt än den för åren 1962—1965 faktiska.

Styrelsen övergår därefter till 1963 års nyorientering av den statliga trafikpolitiken. Ett grunddrag i denna var att såvitt möjligt söka åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken på olika transportmedel. I enlighet härmed skulle varje trafikgren i princip svara för sina kostnader och befrias från de enligt tidigare regleringssystem gällande förpliktelserna.

Styrelsen anför vidare härom.

Detta har bl. a. inneburit att staten i princip övertagit kostnadsansvaret för sådan samhällsnödvändig trafikservice, som inte ger kostnadstäckning, bl. a. den som upprätthålles på de olönsamma trafiksvaga järnvägslinjerna. I utskottsutlåtandet över proposition 191/63 framhölls emellertid att detta självfallet inte skulle »medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar». Redan år 1958 hade riksdagen uttalat att vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom därtills utgjorde ett led i en av den allmänna utvecklingen framtvingad omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande riksdagen icke var beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av. Bakgrunden till dessa uttalanden torde vara den med tiden allt mer växande insikten om att vi numera erhållit två tekniskt välutvecklade trafiksystem till lands, järnvägs- trafiksystemet och vägtrafiksystemet, samt att detta på många håll lett till en överdimensionering av trafikapparaten.

Enligt de nya trafikpolitiska riktlinjerna förutsattes också, att tillfredsställande transportförsörjning skulle tryggas för landets olika delar men till lägsta möjliga kostnad för samhället. I de fall insatser krävdes från det allmännas sida för att upprätthålla tillfredsställande transportförsörjning framhölls det vara ogörligt att på förhand fastställa vilken olönsam järnvägs- eller landsvägstrafik som var nödvändig från samhällets synpunkt. En prövning härav förutsattes i stället få äga rum från fall till fall då ersättningsfrågan aktualiserades. För att inte under onödigt lång tid binda det allmänna för ersättning av underskotten på ur trafikförsörjningssynpunkt icke erforderliga olönsamma järnvägslinjer angavs det som angeläget att med minsta möjliga tidsutdräkt pröva förutsättningarna för att helt eller delvis överföra trafiken till landsväg.

I enlighet med den nya trafikpolitikens trafikförsörjningskrav är det en förutsättning för att statens järnvägar skall få lägga ned en järnvägslinje att godtagbar ersättnings trafik kan anordnas. En ingående prövning av statens järnvägars förslag till ersättnings trafik föregår därför Kungl. Maj:ts beslut i nedläggningsärendena. Nedläggningsbesluten reglerar också ersättnings trafikens standard med detaljerade föreskrifter om turtäthet och res-

tider. Den omsorgsfulla prövningen av ersättningstrafikens kvalitet har medfört att trafikomläggningarna hittills som regel genomförts utan större olägenheter för berörda trafikanter. I vissa avseenden har ersättningstrafiken ansetts medföra förbättrad transportservice.

Mot bakgrunden av den nya trafikpolitikens klart uttalade trafikfördelningsprincip, syftande till en lämplig användning av de i trafikapparaten insatta resurserna, kan man ej som författarna av motion I: 446 och II: 537 gör — oaktat att de inställma med målsättningen för 1963 års trafikpolitik — ställa sociala och näringspolitiska krav på speciellt järnvägspolitiken. Sådana krav kan ställas i de fall då järnvägstrafiken är det kostnadsmässigt lämpligaste trafikmedlet för att genomföra en bestämd transportuppgift.

Av betydelse för statens järnvägars målsättning enligt 1963 års trafikpolitik är, att bland de beslutade reformerna på järnvägstrafikens område ingick en differentiering av den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet och de trafiksvaga järnvägslinjerna. För affärsbanenätet angavs målet vara ett visst nettoöverskott och för de trafiksvaga linjerna en minimering av driftunderskottet och därmed av behovet av ersättning.

De nya trafikpolitiska riktlinjerna och den fastställda ekonomiska målsättningen för järnvägsnätet har skapat en fastare grund än tidigare för en successiv inriktning och specialisering av järnvägsdriften på de linjer och trafikuppgifter, där järnvägsverksamheten i framtiden kan väntas ha stora och viktiga uppgifter att fullgöra.

En sådan omställning av järnvägstrafiken innebär en anpassning till den hittills konstaterade och i framtiden väntade omstruktureringen av efterfrågan på järnvägens transporter. Ehuru järnvägarnas andel av det totala landtransportarbetet i godstrafik minskat något under senare år har järnvägarnas godstransportarbete absolut sett ökat. En inom statens järnvägars centralförvaltning utarbetad prognos för statens järnvägars vagnslastgodstrafik, mätt i ton, räknar med i genomsnitt 4 procent ökning per år under perioden fram till 1970/71. För styckegodstrafiken förutses en mindre gynnsam utveckling med i stort sett oförändrad total transportkvantitet under samma period.

Statens järnvägars persontrafik har under 1960-talet kännetecknats av fortlöpande minskning av kortväga resor under det att långresorna i trafikstarka relationer ökat. Detta senare innebär en brytning av den under 1950-talet — bortsett från de allra längsta avstånden — överlag nedåtgående trenden. Enligt en i 1965 års långtidsutrednings betänkande angiven bedömning kommer den hittills under 1960-talet konstaterade utvecklingstendensen att fortsätta under återstoden av årtiondet.

Det utvecklingsprogram statens järnvägar i anslutning till här skisserade utvecklingstendenser följer kan i korthet skisseras på följande sätt. *Vagnslastgodstrafiken* förbättras särskilt i fråga om transporter till och från stora tätorter, andra betydande industriorter och hamnar samt dessutom också för kontinuerliga massgodstransporter i även andra relationer än de nämnda. *Styckegodstrafiken* har redan koncentrerats till direkttrafik mellan vissa koncentreringsstationer — knutpunkter — med tillförsel och utkörning på bil. *Persontrafiken* koncentreras på direkttrafik i långgående tåg med minsta reseavstånd om 50 å 100 km samt, om överenskommelse om särskild kostnadstäckning kan träffas, på förortståg i frekventa förbindelser. I enlighet med de trafikpolitiska riktlinjerna är utvecklingsprogrammet så gott som uteslutande inriktat på affärsbanenätet.

Styrelsen anför vidare att den av statsmakterna godkända handläggningsformen för nedläggningsärendena inbegriper obligatoriskt samråd mellan styrelsen för statens järnvägar, arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation. Härigenom tages vederbörlig hänsyn till de lokaliserings- och näringspolitiska synpunkterna på nedläggningsförslagen.

Styrelsen har icke kunnat finna, att den pågående anpassningen av järnvägstrafiken till transportmarknadens förändringar skulle stå i någon motsättning till den statliga lokaliseringspolitikens målsättning. Den kan sägas sammanfalla med en strävan att utnyttja transportresurserna på så sätt, att det transportekonomiska resultatet för hela landet och dess olika delar blir det bästa möjliga. Att nämnda anpassning, speciellt järnvägsnedläggningarna, i vissa fall är mindre förenliga med berörda bygders önskemål är ofrånkomligt.

I anledning av vad som anförts om vägbyggnader för ersättningstrafiken säger sig styrelsen vilja framhålla, att Kungl. Maj:ts bemyndigande till nedläggning alltid innehåller en noggrant specificerad plan för vägbyggnader i trafikområdet i samband med trafikomläggningen. Däri anges vilka vägar som skall ombyggas eller upprustas före trafikomläggningen och vilka vägbyggen, som bör utföras i anledning av trafikomläggningen men icke nödvändigtvis slutföras före densamma. Beslutet är grundat på förslag av de ansvariga vägmyndigheterna.

Vad gäller önskemålet om långsiktigare samplanering av järnvägs- och vägbyggnadspolitiken är det enligt styrelsens mening knappast tekniskt möjligt att i fråga om järnvägsnedläggningar åstadkomma närmare samordning än den som uppnåtts vid det sedan länge pågående samarbetet mellan järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i dessa frågor. Såväl nedläggningsbanorna som ersättningsvägarna är som regel sekundära linjer i sina resp. trafiksystem. Åtgärder i fråga om sådana sekundära trafikleder är därför delvis avhängiga av annan planering inom SJ-företaget och vägväsendet och dessutom också av planeringen på andra samhällsområden. Så länge vårt lands bebyggelsestruktur och transportapparat planeras och utvecklas inom ramen för nu föreliggande organisatoriska former föreligger enligt styrelsen knappast förutsättningar för den av motionärerna eftersträvade samplaneringen.

Beträffande slutligen vissa av motionärerna framförda yrkanden och förslag om en allmän översyn av trafikpolitiken framhåller styrelsen följande.

I motion I: 458 föreslås »en samlad redovisning av verkningarna för bygden och för trafikapparaten av genomförda nedläggelser i åtminstone några områden». Styrelsen har för sin del inte något emot att en sådan uppföljning av några järnvägsnedläggningar kommer till stånd utan föreställer sig i stället att detta skulle bidra till att minska de farhågor, som från olika håll hyses inför trafikomläggningarna. Enär motionärerna inte närmare preciserat hur de tänkt sig genomförandet av de undersökningar, som en sådan uppföljning skulle innebära, anser styrelsen att förslaget bör

överlämnas till den trafikpolitiska delegationen, vilken tillsatts för att följa det trafikpolitiska reformprogrammets återverkningar, för delegationens eventuella åtgärd.

Det i motionerna I: 452 och II: 533 framlagda förslaget om att planeringsråd och landsting må vara remissinstanser för järnvägsnedläggningar anser styrelsen icke böra föranleda någon åtgärd, då den nu tillämpade handläggningsformen för ifrågavarande ärenden inte utgör något hinder för sådan remittering. Dessa instanser deltar redan nu, då länsmyndigheterna så finner påkallat, i ärendenas behandling på av motionärerna avsett sätt.

I motion I: 452 och II: 533 (likalydande) föreslås vidare att i statsverkspropositionen årligen intages »en redogörelse för hur kostnaderna för den s. k. kollektivbiljetten fördelar sig på olika bandelar samt för vilka bandelar som är avsedda att nedläggas under året». Styrelsen får i anledning härav anföra att det förfarande, som nu tillämpas vid handläggningen av nedläggningsärendena, icke gör det möjligt att lämna sistnämnda redogörelse. Det kan erinras om att denna handläggningsform beskrivits i såväl 1960 års statsverksproposition som i proposition 191/1963 angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken och därvid icke föranlett någon erinran från dåvarande riksdagar. Förutom tidigare nämnt samråd på verksplanet innebär handläggningsformen att Kungl. Maj:t såväl remissvägen som vid olika sammanträden ger länsstyrelser och kommunala myndigheter tillfälle att framföra sina synpunkter på statens järnvägs nedläggningsförslag. Dessa synpunkter föranleder ofta att tidpunkten för trafikomläggningen senarelägges och att i en del fall också omläggningarnas föreslagna omfattning justeras. Som regel kan därför omfattning och tidpunkt för en järnvägsnedläggning ofta fastställas först omkring ett halvår i förväg.

Vad gäller den ifrågasatta specificeringen linjevis av underskotten vill styrelsen framhålla att ersättningen till statens järnvägar för underskottet på olönsamma järnvägslinjer är baserat på en vart tredje år förnyad beräkning som avser att ange underskottet för det olönsamma järnvägsnätet i sin helhet. En ny redovisning kommer att framläggas i år. Denna liksom den närmast föregående redovisningen granskas av särskilda av Kungl. Maj:t utsedda granskningsmän.

Med anledning av vad här anförts avstyrker styrelsen bifall till de i motionerna I: 452 och II: 533 främjda förslagen.

Sammanfattningsvis hemställer styrelsen om att de förslag som framlagts i de föreliggande motionerna I: 458 och II: 552, I: 446 och II: 537 samt I: 452 och II: 533 inte skall föranleda någon annan riksdagens åtgärd än att förslaget i motionerna I: 458 och II: 552 om viss uppföljning av några järnvägsnedläggningar överlämnas till trafikpolitiska delegationen för dess eventuella åtgärd.

Trafikpolitiska delegationen erinrar inledningsvis om att statsmakterna i december 1963 antog *nya riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.* (prop. 191, SL³U 1, rskr. 424). Beslutet innebar en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. De konkurrenshämmande regleringarna på transportmarknaden skall i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren

skall i princip svara för sina kostnader och även i övrigt skall förutsättningar skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket bedömts vara av betydelse för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken skall enligt beslutet vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med tillgodo-seende av kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

För att få en mjuk övergång till den nya trafikpolitiken beslöts att reformåtgärderna skulle samordnas i tre etapper.

Den *första etappen* inleddes den 1 juli 1964 och avslutas med juni månad i år. På järnvägssidan har nedläggningen av trafiksvaga bandelar fortsatt. SJ tillerkänns full kostnadstäckning för förpliktelsen att trafikera sådana trafiksvaga järnvägslinjer som SJ inte finner företagsekonomiskt motive-rade att driva men som tills vidare inte lagts ner. Beträffande den ekono-miska målsättningen separatredovisas affärsbanenätet och ersättningsbe-rättigade järnvägslinjer.

Enligt riksdagens beslut hösten 1965 (prop. 172, L³U 35, rskr. 456) skall den *andra reformetappen* planenligt inledas den 1 juli 1966. Etappen inne-bär bl. a. en ytterligare liberalisering av tillståndsgivningen för den yrkes-mässiga lastbilstrafiken, borttagande helt av behovsprövningen för fordon om högst 4 ton maximilast samt specialfordon. Transportplikten bort-faller även för SJ:s del med undantag för sådana järnvägslinjer för vilkas drift SJ erhåller särskild ersättning. Som en konsekvens av den allmänna transportplikens borttagande försvinner bestämmelserna om likabehand-ling vid vagntilldelning. Vidare befrias järnvägarna från skyldigheten att offentlighålla taxenedsättningar, medgivna genom separata fraktavtal, samt från kravet på likabehandling av trafikanterna i taxehänseende.

Riktpunkten för den *tredje etappen* är den 1 juli 1968, då för landsvägs-sidans del lastbils- och traktortågstrafiken helt befrias från behovspröv-ning. Vad beträffar järnvägarna förutsätts dessa få rätt att tillämpa efter konjunkturläget variabla avskrivningar. Ett närmare ställningstagande till denna fråga kommer emellertid att föregås av en prövning inom affärs-verksutredningen.

Vissa författningsändringar i anledning av reformprogrammets andra etapp förutsattes bli utarbetade på grundval av bl. a. erfarenheterna av den första etappen. I september 1965 lämnades därför en redogörelse för *delegationens erfarenheter* under reformprogrammets första år. Redogörel-sen återgavs i prop. 1965: 172 och föranledde icke några erinringar från departementschefens eller riksdagens sida. I rapporten framhölls sam-manfattningsvis bl. a. att verkningarna av den första etappen visat sig po-sitiva och att delegationen inte hade erfarit att åtgärderna skulle ha fått

några tidigare icke förutsedda verkningar eller några följder av påtagligt negativ art. Inte heller hade delegationen funnit några vägande invändningar mot de för den andra etappen planerade åtgärderna.

Beträffande *erfarenheterna på järnvägssidan* konstaterade delegationen bl. a. följande. Den redan tidigare förhållandevis hårda konkurrensen mellan främst järnväg och bil synes ha ökat inom vissa delar av transportmarknaden, särskilt inom de stora godstrafikströmmarna. SJ har även inriktat sig på att utveckla de lönsamma verksamhetsgrenarna på affärsbanenätet. Strävandena mot en starkare koncentration av trafikarbetet till huvudlinjerna och de större stationerna ger företaget ökade förutsättningar att höja produktiviteten genom mekanisering och annan rationalisering. Ersättningen för täckande av underskottet på det icke lönsamma linjenätet har ökat SJ:s möjligheter att konkurrera effektivt. Bl. a. har förutsättningar skapats för en smidigare anpassning av taxorna till marknadsläget. Den nya transportorganisationen med s. k. knutpunktstrafik syftar till att möjliggöra snabba transporter mellan i första hand avlägset belägna orter. I vissa fall har ökade transporttider på korta avstånd blivit oundvikliga. En del av dessa transporter har därför sökt sig till landsväg. För att mildra övergången taxemässigt i anledning av järnvägsnedläggning vidtar SJ olika åtgärder. Sålunda har lägre särtaxor för den kombinerade trafiken införts. I vissa fall har dessutom träffats särskilda fraktavtal med godskunder på sådana billinjer. Det av SJ tillämpade systemet för fraktberäkning av sändningar i samtrafik mellan järnväg och bil, som ersätter sändningar med järnväg som lagts ned, har i stort sett fungerat tillfredsställande.

Enligt reformprogrammet skall *järnvägarnas anpassning till det nya trafikpolitiska systemet* ske genom att vissa ekonomiskt belastade förpliktelser tas bort och att förpliktelser som av allmänna skäl anses böra bibehållas helt kompenseras genom särskild ersättning i form av driftbidrag till statsbaneföretaget. Bland förpliktelserna är trafikeringssplikten den mest betungande och leder till en snedvridning av konkurrensen på transportmarknaden. Den pågående koncentrationen av järnvägsdriften genom nedläggning av trafiksvaga bandelar bör därför fullföljas. Aktiviteten från det trafikpolitiska området bör samordnas med lokaliseringspolitiken bl. a. när det gäller att upprätthålla från lokaliserings synpunkt önskvärd olönsam järnvägs- och landsvägstrafik.

Driften av de trafiksvaga banorna medför avsevärda underskott som täcks genom driftersättning till SJ. Ersättningen uppgick för 1964/65 till 215 milj. kr., för 1965/66 till 210 milj. kr. samt beräknas för 1966/67 till 205 milj. kr.

Nedläggningsundersökningarna i fråga om SJ-linjer bedrivs sedan maj 1959 enligt ett särskilt arbetsprogram. Programmet innefattar ca 125 banor om sammanlagt 650 mil järnväg. Sedan början av år 1959 har beslut om nedläggning fattats beträffande 69 banor om tillsammans 280 mil. För

några bandelar har verkställda undersökningar gett vid handen att nedläggning tills vidare inte är motiverad.

Handläggningen av nedlägningsärenden sker i regel på följande sätt.

Den grundläggande undersökningen ombesörjs av resp. distrikt inom SJ. Arbetet är omfattande och innebär uppgiftsinsamling, statistikbearbetning, speciella räkningar beträffande resefrekvens, godsbefordran och allmän företagsutveckling samt företagsekonomiska och andra bedömningar. Härvidtas kontakter med vägmyndigheter, länsarbetsnämnder, posten samt kommuner, företag och andra lokala eller regionala intressenter. Som regel hålls också ett eller flera större informations- och diskussionsmöten mellan företrädare för SJ:s lokala organ samt berörda intressenter.

Sedan det sålunda införskaffade materialet sammanställts inom distriktet överlämnas det till SJ centralförvaltning för vidare bearbetning och komplettering genom kontakter och överläggningar med olika myndigheter. Representanter för dessa myndigheter brukar vanligtvis företa studieresor till det av den ifrågasatta nedläggningen berörda området. Vidare samråder centralförvaltningen med arbetsmarknadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt Näringslivets trafikdelegation. När järnvägsstyrelsen funnit att en nedläggning bör komma till stånd inger styrelsen framställning härom till Kungl. Maj:t. Framställningen brukar innehålla uppgifter om önskad tidpunkt för nedläggning, behov av vägupprustning för den landsvägstrafik, som skall ersätta järnvägstrafiken, behov av trafikillstånd samt uppgifter om banans ekonomi m. m.

Framställningen blir härefter föremål för ett remissförfarande, som omfattar berörda länsstyrelser, försvarsmyndigheter m. fl. samt kommuner, företag och andra intressenter. Remisstiden är vanligen tre månader. Jämsides härmed begär departementet kompletterande uppgifter om exempelvis taxor, restider, anordningar för biljettförsäljning, väntlokaler och godsinsamlingsställen. Beredningen inom departementet innefattar även resor i trafikområdet av de tjänstemän som bereder ärendena. Dessa tjänstemän söker bl. a. bilda sig en allmän uppfattning om läget och om hur en eventuell nedläggning kan komma att påverka trafikbilden. Förhållandena kan då föranleda ytterligare kontakter och utredningar. Efter sammanställning av materialet sker en preliminär föredragning inför kommunikationsministern, som därefter anger riktlinjer för ärendets fortsatta handläggning.

Nästa led utgörs av ett på kommunikationsdepartementets anmodan av berörda länsstyrelser anordnat sammanträde, till vilket kallas representanter för såväl SJ:s som andra myndigheters regionala organ samt berörda kommuner och övriga intressenter. Dessa ges där tillfälle att muntligen inför tjänstemän i departementet ge ytterligare synpunkter och förslag. Beroende på resultatet av överläggningarna sker sedan inom departementet ytterligare beredning. Kompletterande material kan härefter erfordras och

eventuellt anordnas ytterligare sammanträden hos vederbörande länsstyrelser.

Härefter sker slutlig föredragning inför kommunikationsministern, varefter ärendet anmäls i konselj. Om beslut om nedläggning fattas, anvisas även medel för den vägupprustning, som kan vara påkallad av nedläggningen. I övrigt innehåller nedläggningsbeslutet detaljerade uppgifter om tidpunkt för nedläggningen, föreskrifter om turtäthet, restider och sträckningar för ersättningstrafiken på landsväg, bestämmelser om anordningar för väntlokaler och godsinsamlingsställen samt, i vissa fall, speciella föreskrifter rörande lastanordningar, biljettförsäljning m. m. Det bör framhållas att besluten i många fall avser partiell nedläggning av järnvägstrafiken, exempelvis så att vagnslasttrafiken bibehålles.

I många fall överlämnas också direkt till kommunikationsdepartementet framställningar med sakuppgifter, synpunkter och förslag från kommuner, företag och organisationer angående en bygds rese- och transportbehov och försörjning med kommunikationer.

Delegationen erinrar om att den har till uppgift att följa upp genomförandet av det trafikpolitiska reformprogrammet. I delegationen ingår två riksdagsmän, företrädare för kommunikationsdepartementet, statens biltrafiknämnd, transportkonsumenter, trafikutövare och anställda inom transportnäringen.

I syfte att närmare lära känna berörda intressegruppers erfarenheter av den nya trafikpolitiken i fråga om t. ex. transportutbudet samt kvalitets- och prisutvecklingen i olika delar av landet har delegationen bl. a. haft överläggningar med företrädare för dessa grupper i Stockholm samt residensstäderna i Södermanlands, Malmöhus, Skaraborgs, Kopparbergs och Västernorrlands län. Delegationen säger sig varken i dessa eller andra sammanhang ha erfårit annat än att verkningarna av den nya trafikpolitiken visat sig positiva. Detta omdöme innefattar alltså även verkningarna på järnvägsområdet och erfarenheterna av järnvägsnedläggelser. Delegationen säger sig vidare vara klart medveten om att omställningsproblem kan uppkomma i samband med järnvägsnedläggningar men att dessa i allmänhet efter relativt kort tid kunnat övervinnas genom olika anordningar i form av t. ex. särskilda taxor och inrättande av busstrafik.

Delegationen anför vidare bl. a. följande.

Som framgår av det tidigare anförda föregås beslut om järnvägsnedläggning av ett omfattande utredningsarbete, varvid man söker att i möjligaste mån kartlägga de olika konsekvenserna av en eventuell nedläggning. Vunna erfarenheter under denna form av utredningsarbete har gett anledning till en rad kompletterande synpunkter på nedläggningsärendena och dessas handläggning. Det kan därför enligt delegationens mening anses väl sörjt för att nedläggningsärendena blir föremål för en ingående och allsidig prövning. Vid den slutliga handläggningen av ärendena inom Kungl.

Maj:ts kansli beaktas särskilt att ersättningstrafik för den järnväg som avses bli nedlagd kan ordnas och ge en från allmän synpunkt tillfredsställande transportförsörjning. Det kan erinras om att särskilda medel reserveras för vägupprustning i anslutning till nedläggning av järnvägstrafik.

Utredningsmaterial och övriga uppgifter rörande ifrågasatta järnvägsnedläggningar innefattar regelmässigt redan nu de för en prövning erforderliga sakuppgifter som kan komma fram vid utredningar av det slag som angivits i motionerna I: 458 och II: 552 samt I: 446 och II: 537. Med hänvisning härtill avstyrker delegationen motionsyrkandena. Delegationen vill i detta sammanhang erinra om att sammansatta stats- och tredje lagutskottet vid behandlingen av den trafikpolitiska propositionen i fråga om nedläggningsförfarandet bl. a. anförde att det »nu tillämpade förfarandet vid handläggning av nedläggningsärenden — som bl. a. innebär att arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation deltar i beredningen av ärendena på verksplanet samt att länsstyrelser, kommunala myndigheter m. fl. får tillfälle att yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden — torde innebära garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden». Dessutom kan tilläggas, att föredragande departementschefen i årets statsverksproposition vid behandlingen av driftersättningen till SJ för nästa budgetår uttalat att han vid sina överväganden utgått från att nedläggningstakten väsentligt måste ökas. Riksdagen, som ansåg en minskning av ersättningen till SJ i snabbast möjliga takt som i och för sig angelägen, fann i sammanhanget icke skäl till erinran.

Beträffande det i motionerna I: 452 och II: 533 framförda förslaget att planeringsråden och landstingen skall utgöra remissinstanser i nedläggningsärenden vill delegationen endast erinra om att Kungl. Maj:ts remisser till länsstyrelserna brukar utformas så att yttrande skall avges efter vederbörandes hörande. Det ankommer således på länsstyrelsen att avgöra huruvida de i motionerna nämnda organen bör höras. Enligt vad delegationen erfarit brukar detta ske när länsstyrelsen bedömer detta vara motiverat.

I sistnämnda motioner har även framförts förslag om att en redogörelse för hur kostnaderna för den s. k. kollektivbiljetten fördelar sig på olika bandelar samt för vilka bandelar som är avsedda att nedläggas under året årligen skall införas i statsverkspropositionen. Delegationen vill i detta avseende erinra om att en redogörelse för hur ersättningen för den s. k. kollektivbiljetten beräknas redovisas av SJ vart tredje år i de s. k. separatredovisningarna, vilka prövas av särskilda av Kungl. Maj:t tillsatta granskningsmän. En sådan redovisning kommer att framläggas under innevarande år. Vidare skulle förslaget att i statsverkspropositionen i förväg specificera de bandelar som är avsedda att läggas ned bl. a. innebära att Kungl. Maj:t redan i november månad måste ha tagit ställning till nedläggningar som beräknas ske i t. ex. juni månad följande budgetår, dvs. mer än ett och ett halvt år senare. Med hänsyn till det mycket komplicerade och omfattande utrednings- och förhandlingsarbete liksom de samordningsåtgärder i fråga om ersättningstrafik, vägupprustning m. m. som föregår ett nedläggningsbeslut synes det vara i praktiken ogörligt att så lång tid i förväg med någon större grad av säkerhet ange de nedläggningar som bör komma till stånd.

Med hänvisning till det anförda hemställer delegationen att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Näringslivets trafikdelegation, vars yttrande även Svenska arbetsgivareföreningen åberopar som eget, finner — i avvaktan på utgången av den trafikpolitiska reformetapp som inleddes den 1 juli 1966 — icke anledning att nu tillstyrka det i motionerna I: 458 (II: 552) och I: 446 (II: 537) framförda önskemålet om tillsättande av en allsidig utredning av järnvägspolitiken i vad avser de trafikmässiga, sociala och näringspolitiska aspekterna vid järnvägsnedläggningar m. m. I sammanhanget erinras om att ett särskilt organ — Samarbetsdelegationen för järnvägsnedläggningsärenden — har inrättats för att redan på verksplanet genomlysna de nyssnämnda aspekterna vid en ifrågasatt järnvägsnedläggning. I denna delegation är förutom SJ även arbetsmarknadsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation företrädde. Härigenom kan de intressen göra sig gällande som motionärerna velat bevaka.

Delegationen framhåller vidare följande.

Med hänsyn vidare till de omfattande kontakter mellan kommunikationsdepartementet samt berörda länsstyrelser, kommuner och företag, som redan förekommer i järnvägsnedläggningsärenden, synes icke heller behövt att — såsom föreslagits i motionerna I: 452 och II: 533 — regelmässigt remittera sådana ärenden till planeringsråden och landstingen. Självfallet bör nedläggningsfrågor kunna upptas till behandling i planeringsråden, eftersom dessa är rådgivande organ till länsstyrelserna i frågor av vikt för den regionala utvecklingen. Något speciellt remissförfarande synes emellertid icke påkallat. Länsstyrelserna har nämligen före besvarande av Kungl. Maj:ts remisser i nedläggningsfrågor alltid möjlighet att höra planeringsråden — liksom även landstingen — när de finner skäl härtill föreligga.

I sistnämnda motioner har även framlagts förslag om att en redogörelse årligen bör införas i statsverkspropositionen angående hur kostnaderna för den s. k. kollektivbiljetten fördelas sig på olika bandelar samt för vilka bandelar som är avsedda att nedläggas under budgetåret. Trafikdelegationen vill i detta sammanhang erinra om att kostnadsfördelningen redovisas i SJ:s s. k. separatredovisningar. Dessa framläggs vart tredje år — närmast under innevarande år — och torde tillgodose krav på skälig insyn i det trafiksvaga bannätets ekonomi. I och för sig vore det värdefullt, om en sådan redovisning kunde lämnas med kortare mellanrum. Huruvida detta i praktiken kan ske årligen kan delegationen dock inte bedöma. Publiceringen bör likväl med hänsyn till redovisningens omfattning och andra praktiska skäl med fördel liksom hittills kunna ske i separat form och icke i statsverkspropositionen.

Vad gäller förslaget om att en redogörelse årligen skall lämnas i statsverkspropositionen för de bandelar som är avsedda att nedläggas finns anledning till allvarliga erinringar. En sådan redogörelse förutsätter nämligen att redan vid statsverkspropositionens utarbetande Kungl. Maj:ts ställningstagande måste ha skett beträffande sådana bandelar, som efter verkställd utredning kan bli aktuella för nedläggning först i slutet av budgetåret, dvs. omkring 1 1/2 år senare. Ett sådant förfaringsätt anser delegationen icke lämpligt, eftersom det kan leda till fördröjning av nedläggningsärendenas behandling, vilket icke är i överensstämmelse med den av riksdagen godtagna målsättningen för de ersättningsberättigade järnvägslinjerna.

LO anför bl. a. följande.

Det minskade trafikunderlaget på en stor del av landets järnvägar är ett uttryck för den pågående strukturomvandlingen i den svenska samhälls-ekonomien; såväl för övergången till landsvägstrafik som för urbaniseringen. Det är därvid alldeles otvivelaktigt trafikanterna som övergivit järnvägarna och inte järnvägarna som övergivit trafikanterna. En minskning av resande och gods till $1/5$, även till $1/10$ av vad de var för bara 10—15 år sedan är inte ovanligt och det talar ju ett tydligt språk. Att beskylla myndigheterna för att försämra servicen på förut lönsamma järnvägslinjer med syfte att nedbringa trafikunderlaget och få skäl för att lägga ner dem, alltså för en medvetet destruktiv verksamhet inom de sektorer de satts att förvalta, kan knappast ursäktas.

De svårigheter som uppstår i en strukturförändring kan i princip mötas på två olika sätt; antingen genom att man försöker bromsa förändringen och avskära de sektorer i samhället som berörs därav från dess verkningar eller genom att man försöker påskynda och underlätta anpassningen till de nya förhållandena. Den första metoden leder till en uppbromsad framstegstakt och så småningom till ekonomisk stagnation och tillbakagång, den senare till en påskyndad ekonomisk expansion och snabbare stegring av levnadsstandarden. Den första metoden blir dyr både i direkta kostnader och än mer genom att man avstår från en ökning av samhällsprodukten. Kostnaderna för att upprätthålla trafiken på de olönsamma banorna måste praktiskt taget räknas som en ren nettokostnadsökning. Några besparingar på vägnätet kan inte göras, eftersom den mesta trafiken redan går med bil och kraven på dess utbyggnad ändå är mycket starka. Någon avvägning »mellan fortsatt järnvägsdrift med visst underskott å ena sidan och nödvändiga väginvesteringar å den andra» kan det därför aldrig bli fråga om. Föreställningen att man skulle kunna betala en upprätthållen trafik på de trafiksvaga bandelarna med oförändrade utgifter för »kollektivbiljetten» är orealistisk. Redan nu täcker denna inte till fulla förlusterna på denna trafik; genom ofullständig kostnadstäckning har man velat sporra statens järnvägar att påskynda nedläggningsframställningarna. Skulle driften vid dessa banor i stället bibehållas måste man räkna med starkt stigande kostnader för »kollektivbiljetten» genom vikande trafikunderlag, stigande löner och små rationaliseringsmöjligheter vid dessa bandelar. Något nämnvärt bidrag till täckning av kostnader för den centrala administrationen, verkstäder m. m. kan det trafiksvaga nätet under inga omständigheter beräknas ge, eftersom trafiken på de 50 % av antalet bankilometer som det ungefär omfattar inte svarar för mer än ca 5 % av det totala transportarbetet.

LO har i sina remissvar över förslagen till ny trafikpolitik och till lokaliseringpolitiken angivit sin syn på dessa frågor. De går i stort ut på att man bör påskynda och underlätta anpassningen till strukturförändringarna särskilt genom insatser för att stödja arbetskraftens omställning genom bidrag till omskolning och flyttning. De avsteg från det rent samhällsekonomiska kriteriet man önskar göra av sociala eller lokaliseringpolitiska skäl måste vara begränsade och väl planerade. LO kan inte finna att några nya skäl tillkommit, som inom trafikpolitiken skulle göra sådana avsteg mer motiverade; tvärtom synes utvecklingen snarare gå i snabbare takt än man tidigare föreställde sig och ställa större krav på ekonomisk anpassning. Den uppfattning om speciellt järnvägsförbindelsernas värde för lokala persontransporter och för industrilokalisering, som ofta kommer till uttryck i de-

batten och som även framförs i de här aktuella motionerna, bygger till stor del på erfarenheter från tidigare skeden. Detta visas ju tydligast av att den överväldigande delen av trafikanterna föredrar andra transportmedel för sådan befordran även i de fall, där en oförändrad service upprätthållits vid järnvägen. Järnvägstrafikens huvuduppgifter i framtiden kommer att bli person- och godstransporter på långa avstånd över relativt starkt trafikerade linjer samt pendeltrafik till de stora befolkningscentra.

LO anser därför inte att de ifrågavarande motionerna bör föranleda någon åtgärd.

RLF säger sig vitsorda de uppgifter som framförs i motionerna, att järnvägsnedläggningar i många fall medfört betydande olägenheter och kostnadsfördyringar för enskilda personer och näringslivet i de berörda bygderna. Det har sålunda inte gått att genom landsvägstrafiken åstadkomma likvärdiga förhållanden. Det är också uppenbart att SJ genom att successivt försämma sin service efter vissa bandelar medverkar till att minska trafikunderlaget och därmed skapa vad man sedan betecknar som trafiksvaga järnvägslinjer.

Förbundet anför vidare följande.

Med hänsyn till erfarenheterna av järnvägsnedläggningarna kan det ifrågasättas om det finns anledning att öka nedläggningstakten. I så fall måste ske en väsentlig utökning av resurserna för att ordna ersättningstrafik. Ett begrepp om problemets räckvidd får man genom SJ:s egen uppgift att 50 procent av järnvägsnätet bedöms som trafiksvagt. Det är givetvis orimligt att under sådana förhållanden tänka sig att lägga ned alla trafiksvaga bandelar. Det torde för övrigt vara omöjligt att lösa SJ:s ekonomiska problem genom sådan successiv nedläggning, eftersom man därmed sannolikt endast efterhand åstadkommer nya trafiksvaga banor.

Som inledningsvis framhölls är målet för trafikpolitiken enligt 1963 års riksdagsbeslut att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Om denna målsättning skall kunna fullföljas kan man inte för enskilda bandelar strikt tillämpa en självbärighetsprincip. På vissa sträckor kan man inte då med något nu känt transportmedel ge en tillfredsställande transportförsörjning. Det gäller i stället att finna den lösning som ger den samhällsekonomiskt lägsta kostnaden och då kan man inte tillämpa ett begränsat järnvägsekonomiskt resonemang. Kalkylen måste kompletteras med beräkningar över konsekvenserna ur olika synpunkter för befolkning och näringsliv i berörda bygder.

Enligt riksförbundets mening har staten såsom ägare till järnvägsnätet huvudansvaret för att landets olika delar erhåller fullgoda kommunikationer. Statens järnvägar kan alltså inte enbart betraktas som ett affärsföretag utan måste vid sidan härav fungera som ett hjälpmedel för staten att upprätthålla en fullgod transportförsörjning i alla delar av landet. Detta måste bl. a. vara ett väsentligt led i en aktiv lokaliseringspolitik. I första hand bör de möjligheter till utjämning som finns inom företaget utnyttjas och i andra hand bör medel tillföras för att kompensera de särskilda kostnader som kan anses uppkomma genom de speciella förpliktelser som SJ har.

Av det anförda torde framgå att riksförbundet i huvudsak delar de syn-

punkter, som framförts i motionsparen I: 458 och II: 552 samt I: 446 och II: 537. Riksförbundet tillstyrker därför också att en översyn av järnvägspolitiken sker i överensstämmelse med vad som anföres i motionerna. Med hänsyn till kommunikationernas utomordentligt stora betydelse för näringslivet och därmed för samhällsplaneringen tillstyrker riksförbundet vidare det i motionsparet I: 452 och II: 533 framförda förslag om att planeringsråden och landstingen skall ges tillfälle att yttra sig rörande planerade järnvägsnedläggningar. Det synes även lämpligt att en redovisning av planerna sker för riksdagen på sätt som föreslås i motionerna.

TCO slutligen anför följande.

Genom riksdagens beslut år 1963 fastställdes normerna för den statliga trafikpolitiken. Målet för denna politik skall enligt riksdagens beslut vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnad. I riksdagens beslut underströks vikten av att inte enbart de trafikekonomiska fakta blev utslagsgivande utan även att de sociala och näringspolitiska aspekterna beaktades i utformandet av statens handlande på detta område. Enligt *TCO*:s mening torde de näringspolitiska aspekterna få allt större betydelse på detta område. Den statliga lokaliseringspolitiken håller för närvarande på att utvecklas och trafikpolitiken måste samordnas med denna. Det är därvidlag viktigt att de lokaliseringpolitiska aspekterna belyses i de utredningar som göres innan en järnväg nedlägges. *TCO* finner det viktigt att de myndigheter och organ, som handlägger närings- och lokaliseringpolitiska frågor, i god tid får kännedom om och tillfälle att yttra sig över förslag om järnvägsnedläggelser.

Utskottet. De i förevarande motioner framförda förslagen har genomgående tillstyrkts av RLF, som bl. a. säger sig vitsorda motionärernas uppgifter om att järnvägsnedläggningar i många fall medfört betydande olägenheter och kostnadsfördyringar för enskilda personer och näringslivet i de berörda bygderna. Det har sålunda enligt förbundet inte gått att genom landsvägstrafiken åstadkomma likvärdiga förhållanden. Det säges också vara uppenbart att SJ genom att successivt försämra sin service efter vissa bandelar medverkar till att minska trafikunderlaget och därmed skapa vad man sedan betecknar som trafiksvaga järnvägsdelar. Enligt förbundets mening har staten såsom ägare till järnvägsnätet huvudansvaret för att landets olika delar erhålla fullgoda kommunikationer. Statens järnvägar kan alltså inte enbart betraktas som ett affärsföretag utan måste vid sidan härav fungera som ett hjälpmedel för staten att upprätthålla en fullgod transportförsörjning i alla delar av landet. Detta anses bl. a. vara ett väsentligt led i en aktiv lokaliseringspolitik.

TCO framhåller att den statliga lokaliseringpolitiken för närvarande håller på att utvecklas och att trafikpolitiken måste samordnas med denna. Det anses därvid vara viktigt att de lokaliseringpolitiska aspekterna belyses i de utredningar, som göres innan en järnväg nedlägges. Förbundet finner det vidare angeläget att de myndigheter och organ, som handlägger närings- och lokaliseringpolitiska frågor, i god tid får kännedom om och tillfälle att yttra sig över förslag om järnvägsnedläggelser.

Järnvägsstyrelsen, trafikpolitiska delegationen, Arbetsgivareföreningen, Landsorganisationen och Näringslivets trafikdelegation avstyrker motionärernas förslag. LO framhåller därvid att det minskade trafikunderlaget på en stor del av landets järnvägar är ett uttryck för den pågående strukturomvandlingen i den svenska samhällsekonomin; såväl för övergången till landsvägstrafik som för urbaniseringen. Det anses därvid alldeles otvivelaktigt vara trafikanterna som övergivit järnvägarna och inte järnvägarna som övergivit trafikanterna.

De svårigheter som uppstår i en strukturförändring kan enligt LO i princip mötas på två olika sätt: antingen genom att man försöker bromsa förändringen och avskära de sektorer i samhället som berörs därav från dess verkningar eller genom att man försöker påskynda och underlätta anpassningen till de nya förhållandena. Den första metoden leder till en uppbrömsad framstegstakt och så småningom till ekonomisk stagnation och tillbakagång, den senare till en påskyndad ekonomisk expansion och snabba stegring av levnadsstandarden. Den uppfattning om speciellt järnvägsförbindelsernas värde för lokala persontransporter och för industrilokalisering, som ofta kommer till uttryck i debatten och som även framförs i de aktuella motionerna, anses till stor del bygga på erfarenheter från tidigare skeden. Detta säges tydligast visas av att den överväldigande delen av trafikanterna föredrar andra transportmedel för sådan befordran även i de fall där en oförändrad service upprätthållits vid järnvägen.

Näringslivets trafikdelegation och SAF förklarar sig — i avvaktan på utgången av den trafikpolitiska reformetapp, som inleddes den 1 juli 1966 inte finna anledning tillstyrka i motionerna framförda önskemål om tillsättande av en utredning rörande järnvägspolitiken. Jämväl de i motionerna I: 452 och II: 533 framförda förslagen — att göra planeringsråden och landstingen till remissinstanser i frågor rörande järnvägsnedläggningar, m. m. — avstyrkes av organisationerna under hänvisning bl. a. till nu tillämpade former för behandling av dessa frågor.

Såväl järnvägsstyrelsen som trafikpolitiska delegationen har i sina yttranden bemött de av motionärerna anförda synpunkterna. Som bakgrund härtill har bl. a. erinrats om de av 1963 års riksdag fattade besluten rörande den statliga trafikpolitiken m. m. (prop. 191, SL³U 1, rskr. 424).

Såsom remissorganen framhållit innebär dessa beslut en nyorientering av den statliga trafikpolitiken i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system på transportmarknaden. Besluten innebär (jfr prop. 191) bl. a. följande. De konkurrenshämmande regleringarna på transportmarknaden skall i möjligaste mån avvecklas. Varje trafikgren skall i princip svara för sina kostnader, och även i övrigt skall förutsättningar skapas för en konkurrens på lika villkor, vilket bedömes vara av betydelse för att nå en samhällsekoniskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken skall vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga

kostnader. I den mån det inte med tillgodoseende av kravet på kostnads-täckning går att lämna en viss bygd den trafikservice som från samhällets synpunkt är rimlig, bör ersättning till trafikföretaget utgå av allmänna medel.

I syfte att få en mjuk övergång till det nya systemet skulle reformåtgärderna samordnas i ett handlingsprogram uppdelat i tre etapper, för vilka närmare redogöres i propositionen. För att följa upp genomförandet av programmet har sedermera i enlighet med propositionens förslag och riksdagens beslut tillsatts en särskild delegation — den trafikpolitiska delegationen — bestående av två riksdagsmän samt företrädare för kommunikationsdepartementet, statens biltrafiknämnd, transportkonsumenter, trafikutövare och anställda inom transportnäringen.

Det sammansatta stats- och tredje lagutskottet har i sitt i det föregående angivna utlåtande (s. 71) framhållit att enligt dess uppfattning nedläggningen av trafiksvaga bandelar utgör en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden på transportmarknaden, som inträtt bl. a. till följd av bilismens expansion. Riksdagen hade också tidigare (SU B 6/58) funnit att rationaliseringsverksamheten inom SJ, omfattande bl. a. nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, borde bedrivas med kraft. Ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar skulle dock inte medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar. Även i fortsättningen borde därför arbetet med att helt eller delvis ersätta sådana bandelar med landsvägstrafik bedrivas med hänsyn till både bygdens behov och transportekonomiska fakta. Det angelägna i att utan tidsutdräkt pröva förutsättningarna för att överföra trafiken till landsväg vore särskilt påtagligt med hänsyn till att tidskrävande vägupprustning ofta visar sig erforderlig innan en nedläggning kan genomföras. Nedlägningsfrågan finge självfallet inte enbart bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av olika sociala och näringspolitiska aspekter. Det vore vidare angeläget att avvecklingen skedde på ett sådant sätt att behövliga ersättningsförbindelser kunde ordnas i god tid. Det dittills tillämpade förfarandet vid handläggning av nedlägningsärenden — som bl. a. innebar att arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation deltog i beredningen av ärendena på verksplanet samt att länsstyrelser, kommunala myndigheter m. fl. finge tillfälle att yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden — ansågs innebära garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden.

Enligt utskottets uppfattning har sedan dessa beslut träffats intet inträffat av art att böra föranleda ett ändrat ställningstagande från riksdagens sida i berörda frågor. Utskottet vill också erinra om att den trafikpolitiska delegationen numera lämnat en redogörelse för delegationens erfarenheter under reformprogrammets första år. Redogörelsen återgavs i

prop. 1965:172 och föranledde inte några erinringar från departementschefens eller riksdagens sida. I rapporten framhölls sammanfattningsvis bl. a. att verkningarna av den första etappen visat sig positiva och att delegationen inte hade erfarit att åtgärderna skulle ha fått några tidigare inte förutsedda verkningar eller några följder av påtagligt negativ art. Inte heller hade delegationen funnit några vägande invändningar mot de för den andra etappen planerade åtgärderna.

Delegationen har i sitt yttrande över nu förevarande motioner bl. a. framhållit att den tidigare förhållandevis hårda konkurrensen mellan främst järnväg och bil synes ha ökat inom vissa delar av transportmarknaden, särskilt inom de stora godstrafikströmmarna. SJ har inriktat sig på att utveckla de lönsamma verksamhetsgrenarna på affärsbanenätet. Strävandena mot en starkare koncentration av trafikarbetet till huvudlinjerna och de större stationerna ger företaget ökade förutsättningar att höja produktiviteten genom mekanisering och annan rationalisering. Ersättningen för täckande av underskottet på det inte lönsamma linjenätet har ökat SJ:s möjligheter att konkurrera effektivt. Bl. a. har förutsättningar skapats för en smidigare anpassning av taxorna till marknadsläget. Enligt reformprogrammet skall järnvägarnas anpassning till det nya trafikpolitiska systemet ske genom att vissa ekonomiskt belastande förpliktelser tas bort och att förpliktelser, som av allmänna skäl anses böra bibehållas, helt kompenseras genom särskild ersättning i form av driftbidrag till statsbaneföretaget. Bland förpliktelserna är trafikeringsplikten den mest betungande och leder till en snedvridning av konkurrensen på transportmarknaden. Den pågående koncentrationen av järnvägsdriften genom nedläggning av trafiksvaga bandelar bör därför fullföljas. Vidare bör aktiviteten från det trafikpolitiska området samordnas med lokaliseringspolitik bl. a. när det gäller att upprätthålla sådan från lokaliseringssynpunkt önskvärd järnvägs- och landsvägstrafik som är olönsam.

Utskottet delar helt den uppfattning delegationen sålunda givit uttryck åt i dessa frågor. I sammanhanget må även understrykas att man ej — mot bakgrunden av den nya trafikpolitikens klart uttalade trafikfördelningssynpunkt, syftande till en lämplig användning av de i trafikapparaten insatta resurserna — kan ställa sociala och näringspolitiska krav på speciellt statens järnvägar.

Beträffande handläggningen av nedlägningsärendena vill utskottet hänvisa till den utförliga redogörelse härför som lämnats av delegationen (se s. 8—10 i det föregående). Såsom delegationen i anslutning härtill framhållit innefattar utredningsmaterial och övriga uppgifter rörande ifrågasatta järnvägsnedläggningar redan nu sådana för en prövning erforderliga sakuppgifter, som kan komma fram vid utredningar av det slag som angivits i motionerna I: 446 och II: 537 samt I: 458 och II: 552.

Med beaktande av bl. a. angivna förhållanden och under hänvisning

jämväl i övrigt till innehållet i de avgivna remissyttrandena har utskottet vid sin prövning av nyssnämnda motioner funnit desamma inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Vidkommande det i motionerna I: 452 och II: 533 framställda yrkandet att planeringsråden och landstingen skall utgöra remissinstanser i nedläggningsärenden vill utskottet i likhet med trafikdelegationen erinra om att Kungl. Maj:ts remisser till länsstyrelserna brukar utformas så att yttrande skall avgas efter vederbörandes hörande. Det ankommer således på länsstyrelsen att avgöra huruvida de i motionerna nämnda organen bör höras. Utskottet anser sig för sin del kunna utgå från att så sker i de fall där detta befinnes påkallat och finner därför inte erforderligt att ett sådant hörande direkt föreskrives.

Beträffande den av motionärerna begärda redogörelsen med avseende på den s. k. kollektivbiljetten vill utskottet erinra om att SJ vart tredje år i de s. k. separatredovisningarna — vilka prövas av särskilda, av Kungl. Maj:t tillsatta granskningsmän — redovisar hur ersättningen för kollektivbiljetten beräknas. En ny sådan redovisning har nyligen framlagts och numera även prövats av förenämnda granskningsmän.

Förslaget att i statsverkspropositionen i förväg specificera de bandelar som är avsedda att läggas ned skulle, som i flera remissyttranden framhållits, innebära att Kungl. Maj:t redan i november månad måste ha tagit ställning till nedläggningar, som beräknas ske i t. ex. juni månad följande budgetår, d. v. s. mer än ett och ett halvt år senare. Med hänsyn till det mycket komplicerade och omfattande utrednings- och förhandlingsarbete liksom de samordningsåtgärder i fråga om ersättningstrafik, vägupprustning m. m. som föregår ett nedläggningsbeslut synes det även enligt utskottets uppfattning vara i praktiken ogörligt att så lång tid i förväg med någon större grad av säkerhet ange de nedläggningar, som bör komma till stånd.

Utskottet avstyrker med hänsyn bl. a. till det anförda även de i de nu förevarande motionerna framförda yrkandena.

Utskottet hemställer,

I. att motionerna I: 446 och II: 537 samt I: 458 och II: 552 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd;

II. att motionerna I: 452 och II: 533 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 22 november 1966

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet har närvarit

från första kammaren: herrar Näsström, Einar Persson, Birger Andersson, Ivar Johansson, Fritz Persson, Svensson, fru Wallentheim, herrar Söderberg, Harry Carlsson, Nils Theodor Larsson, Rönnberg, Åkerlund, Nyman, Karl-Erik Eriksson och Strandberg; samt

från andra kammaren: herrar Bohman, Karlsson i Olofström, Blidfors, Ståhl, Almgren, Eliasson i Sundborn, Mellqvist, fru Lewén-Eliasson, fröken Elmén, herrar Nihlfors, Lindholm, Johansson i Norrköping, Gustafsson i Kårby, Cassel och fru Holmberg.

Reservationer

1) beträffande motionerna I: 446 och II: 537 samt I: 458 och II: 552 av herrar *Ivar Johansson, Harry Carlsson, Nils Theodor Larsson, Nyman, Karl-Erik Eriksson, Ståhl, Eliasson* i Sundborn, fröken *Elmén* och herr *Gustafsson* i Kårby, vilka ansett

dels att den del av utskottets yttrande, som på s. 16 börjar med »Enligt utskottets» och på s. 18 slutar med »riksdagens åtgärd», bort ha följande lydelse:

»Några principiella invändningar mot det i det föregående angivna målet för trafikpolitiken — att för landets olika delar trygga en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader — kan enligt utskottets uppfattning inte resas. Redan vid avgivandet av remissvaren över den utredning som föregick beslutet var det dock flera instanser som ifrågasatte riktigheten av de beräkningar som järnvägsstyrelsen gjort beträffande bl. a. nedläggning av trafiksvaga bandelar, erforderliga avskrivningar och förräntningar m. m. Enligt motionärerna förefaller det som om dessa instanser numera fått än mera fog för sina farhågor. Det göres också i motionerna gällande att järnvägsstyrelsen företar en hel del försämringar i sin service, t. ex. genom indragning av tåg, indragning av betjäningen på stationerna m. fl. åtgärder som minskar gods- och resandefrekvensen. En på så sätt minskad omsättning kan sedan utgöra motiv för en nedläggning av bandelen. Inte sällan sätter man in busslinjer som i stor utsträckning går parallellt med bandelen och givetvis tar en del av resandeströmmen från järnvägen. När det gäller godstrafiken förfäres på liknande sätt. Exempel härpå anföres av motionärerna.

Nedläggningen av flera järnvägslinjer har ostridigt förorsakat näringslivet betydande merkostnader, som inte torde ha ingått i järnvägsstyrelsens kalkyler. Detta pekar enligt utskottets uppfattning på en motsättning mellan det samhällsekonomiska resultatet av nedläggning av järnvägslinjer och järnvägsstyrelsens kalkyler, som synes vara alltför starkt inriktade på det järnvägsekonomiska intresset.

De lokaliseringssträvanden som statsmakterna nu gått in för motverkas

också med all sannolikhet av strävandena att nedlägga järnvägslinjer. Det torde sålunda i de flesta fall vara mycket svårt att intressera en industri att förlägga sin verksamhet till platser som hotas av järnvägsnedläggning. Genom att staten övertagit kostnadsansvaret för den inte lönsamma järnvägstrafiken torde f. ö. frågan om nedläggning av inte lönsamma järnvägslinjer mindre vara en fråga om konkurrensförhållandena mellan järnväg och vägtrafik — vilket var det viktigaste elementet i principbeslutet 1963 — än i väsentlig mån en avvägning mellan önskan att allmänt hålla nere statsutgifter å ena sidan och sociala och lokaliseringpolitiska önskemål å den andra.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om att trafikutredningen, som föregick beslutet 1963, uttalade att en nedläggning av samtliga trafiksvaga järnvägslinjer visserligen kunde vara ekonomiskt motiverad om nedläggningsspörsmålet endast bedömdes med hänsyn till SJ:s trafikintresse, men att konsekvenserna för transportapparaten i dess helhet samt för näringslivet i övrigt och för den allmänna samfärdseln av en dylik omfattande järnvägsnedläggning torde bli synnerligen vittgående och i vissa fall samhällsekonomiskt oförmånliga — åtminstone på kortare sikt. Också kraven på en med hänsyn till de geografiska förhållandena rimlig transportförsörjning för landets olika delar samt beredskapsmässiga skäl begränsade nedläggningens omfattning.

Det är enligt utskottets uppfattning ytterst angeläget att den utveckling som här äger rum genom järnvägsnedläggelserna noga följs och att de åtgärder som vidtages är medvetna och sker med beaktande av också nya synpunkter som kommer in i bilden. En samlad redovisning av verkningarna för bygden och för trafikapparaten av genomförda nedläggelser i åtminstone några områden vore därför mycket värdefull för att ge den fortsatta politiken ett större sakligt underlag. Det torde vara en uppgift där samhällsplanerare, trafikvetenskapsmän, ekonomer, sociologer och kanske även andra experter skulle kunna åstadkomma en kartläggning med stort både aktuellt och historiskt värde.

Såsom i det föregående framhållits får nedläggningsfrågorna självfallet inte enbart bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av samhällsekonomiska och näringspolitiska aspekter. Det torde finnas anledning att ifrågasätta om dessa synpunkter blivit beaktade på det sätt som riksdagen med sitt beslut avsåg. I många fall synes det vara uppenbart att en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga kostnader inte uppnåtts. Det är därför enligt utskottets uppfattning angeläget att järnvägspolitiken i här nämnda avseenden skyndsamt överses. I avvaktan på resultatet av denna översyn bör största återhållsamhet iakttagas beträffande beslut om nya järnvägsnedläggningar.

Med hänsyn bl. a. till sålunda angivna förhållanden tillstyrker utskottet de i motionerna I: 446 och II: 537 samt I: 458 och II: 552 framförda yrkandena.»

dels ock att utskottets hemställan under I. bort ha följande lydelse:

»I. att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 446 och II: 537 samt I: 458 och II: 552, i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört rörande en skyndsamt översyn av järnvägspolitiken, särskilt frågan om järnvägsnedläggningarna, samt rörande behovet av en allsidig kartläggning av de trafikmässiga, ekonomiska, sociala och lokaliseringpolitiska aspekterna på den år 1963 beslutade statliga trafikpolitiken;»

2) beträffande motionerna I: 452 och II: 533 av herrar *Ivar Johansson, Harry Carlsson, Nils Theodor Larsson, Nyman, Karl-Erik Eriksson, Ståhl, Eliasson* i Sundborn, fröken *Elmén* och herr *Gustafsson* i Kårby, vilka ansett dels att den del av utskottets yttrande på s. 18, som börjar med »Vidkommande det» och slutar med »framförda yrkandena», bort ha följande lydelse:

»Vidkommande det i motionerna I: 452 och II: 533 framförda yrkandet att planeringsråden och landstingen göres till remissinstanser i fråga om järnvägsnedläggningar vill utskottet helt ansluta sig härtill. För att åstadkomma en effektivare regional planering torde det nämligen vara nödvändigt att dels göra planeringsråden till remissinstanser vid järnvägsnedläggningar, dels ge landstingen möjlighet att uttala sin mening ur sjukvårdssynpunkt om en behådd järnvägsnedläggning. Skulle efter de nya remissorganens hörande synpunkter framkomma om nödvändigheten av ett bibehållande av en ur det affärsdrivande verkets synpunkt olönsam järnvägslinje, bör kostnader få inräknas eller kvarstå i 'kollektivbiljetten'. I statsverkspropositionen borde dessutom enligt utskottets uppfattning årligen intagas en redogörelse för hur de gemensamma kostnaderna för 'kollektivbiljetten' fördelar sig på olika banlinjer och dessutom för vilka banlinjer man under året ämnar nedlägga.

Utskottet tillstyrker alltså, med hänsyn till kommunikationernas utomordentligt stora betydelse för näringslivet och därmed för samhällsplaneringen, även motionerna I: 452 och II: 533.»

dels ock att utskottets hemställan under II. bort ha följande lydelse:

»II. att riksdagen må, med bifall till motionerna I: 452 och II: 533, i skrivelse till Kungl. Maj:t uttala dels att planeringsråden och landstingen må utgöra remissinstanser beträffande järnvägsnedläggningar inom dessa myndigheters områden, dels att en redogörelse för hur kostnaderna för den s. k. kollektivbiljetten fördelar sig på olika bandelar samt för vilka bandelar som är avsedda att nedläggas under året årligen må införas i statsverkspropositionen.»