



**National Library  
of Sweden**

Denna bok digitaliserades på Kungl. biblioteket år 2012

KUNGL. BIBL.  
21 30 450  
STOCKHOLM

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961:23

Kommunikationsdepartementet

SOU  
1961:23



---

# SVENSK TRAFIKPOLITIK

## I

RIKTLINJER OCH HANDLINGSPROGRAM

BETÄNKANDE AVGIVET AV

1953 ÅRS TRAFIKUTREDNING

---

*Stockholm 1961*

# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961

### *Kronologisk förteckning*

1. Totalisatorverksamheten. Idun. 140 s. Jo.
2. Sparstimulerande åtgärder. Idun. 121 s. Fi.
3. Effektivare prisövervakning. Idun. 177 s. H.
4. Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. Idun. 230 s. F1.
5. Begravningsplatser och gravar. Norstedt & Söner. 188 s. Ju.
6. Underrätterna. Idun. 339 s. Ju.
7. Enhetlig ledning av krigsmakten. Beckman. 120 s. Fö.
8. Om läkarbehov och läkartillgång. Idun. 228 s. I.
9. Principer för en ny kommunindelning. Beckman. 248 s. I.
10. Preliminär nationalbudget för år 1961. Marcus, V + 105 s. Fi.
11. Den allmänna brottsregistreringen. Kihlström. 318 s. Ju.
12. Statliga belastningsbestämmelser av år 1960 för byggnadsverk. Idun. 50 s. K.
13. Lantbrukets yrkesskolor. Kihlström. 206 s. Jo.
14. Pensionsstiftelser. I. Marcus. 184 s. Ju.
15. Polisens brottsbekämpande verksamhet. Idun. 251 s. + 2 s. ill. I.
16. Kriminalvård i frihet. Idun. 137 s. Ju.
17. Hjälpmedel i skolarbetet. Idun. 244 s. + 12 s. ill. E.
18. Totalförsvarets upplysningsverksamhet. Kihlström. 90 s. Fö.
19. Byggnadsindustrins arbetskraft. Idun. 150 s. S.
20. Vissa frågor rörande allmänna val. Idun. 173 s. Ju.
21. Författningsutredningen. V. Organisationer. Beslutsteknik. Valsystem. Idun. 362 s. Ju.
22. Den svenska utvecklingshjälpens administration. Kihlström. 74 s. U.
23. Svensk trafikpolitik. I. Idun. 387 s. K.

STATENS OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961:23

*Kommunikationsdepartementet*



# SVENSK TRAFIKPOLITIK

## I

### RIKTLINJER OCH HANDLINGSPROGRAM

BETÄNKANDE AVGIVET AV

1953 ÅRS TRAFIKUTREDNING



## Innehåll

Skrivelse till Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet . . . . .	7
<b>Inledning. Utredningsuppdraget och därav behandlade delar</b>	
Kap. I. Utredningsdirektiven . . . . .	11
Kap. II. Sammanfattning av utredningens överväganden och förslag .	19
<b>Första delen. Den inrikes trafikens framtida utveckling</b>	
Kap. III. Prognoser och planer rörande den framtida utvecklingen . .	41
A. Trafikutvecklingen inom persontrafiksektorn . . . . .	41
1. Prognoser i 1957 års vägplan . . . . .	41
2. Inom Industriens utredningsinstitut år 1958 utarbetad prognos med däri år 1960 gjord justering . . . . .	42
3. Inom järnvägsstyrelsen år 1960 gjorda prognoser . . . . .	43
4. Inom 1959 års flygutredning år 1960 gjord prognos . . . . .	45
B. Trafikutvecklingen inom godstrafiksektorn . . . . .	46
1. Prognoser i 1957 års vägplan . . . . .	46
2. Inom järnvägsstyrelsen år 1960 gjorda prognoser . . . . .	46
C. Investeringsbehov och investeringsplaner . . . . .	49
1. Vägväsendet . . . . .	49
2. Järnvägarna . . . . .	58
<b>Andra delen. Grundläggande synpunkter på den statliga trafikpolitikens mål och medel</b>	
Kap. IV. Allmänna synpunkter på målsättningen och de trafikpolitiska medlen . . . . .	67
Kap. V. Kravet på transportstandard . . . . .	77
Kap. VI. Transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad . .	84
Kap. VII. Kravet på företagsekonomisk effektivitet . . . . .	98
Kap. VIII. Tryggandet av en effektiv konkurrens mellan transportmedlen	101
Kap. IX. Trafikinvesteringarna . . . . .	121
A. Allmänna synpunkter på investeringsbedömningen . . . . .	121
B. De statliga väginvesteringarna . . . . .	133
C. De statliga järnvägsinvesteringarna . . . . .	139
D. Investeringsavvägningen på landtransportmedlens område .	140
<b>Tredje delen. Transportapparatens utformning efter de nya trafikpolitiska riktlinjerna</b>	
Kap. X. Trafikpolitiskt handlingsprogram . . . . .	142
A. Den första reformetappen . . . . .	145
1. Reformåtgärder på järnvägsområdet . . . . .	145

	2. Utvidgning av rätten till samåkning i privat personbil. . . . .	146
	3. Utvidgning av rätten till bedrivande av uthyrningsrörelse . . . . .	146
	4. Åtgärder för frigivande av viss lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik . . . . .	146
	5. Åtgärder med avseende å den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil . . . . .	147
	6. Åtgärder för åstadkommande av större likställighet mellan trafikgrenarna med avseende å ansvaret för det allmännas kostnader för trafiken . . . . .	147
	B. Den andra reformetappen . . . . .	150
	1. Åtgärder för frigivande i övrigt av lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik. . . . .	150
	2. Åtgärder på busstrafikens område . . . . .	151
	3. Åtgärder på droktrafikens område . . . . .	151
	C. Den tredje reformetappen . . . . .	151
Kap.	XI. Järnvägarna: Nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer. . . . .	153
	A. Tidigare förslag och åtgärder avseende järnvägsnedläggning . . . . .	153
	B. Järnvägsnedläggningens omfattning ur enbart järnvägsekonomisk synpunkt . . . . .	157
	C. Samhällsekonomiska och andra faktorer som begränsa järnvägsnedläggningens omfattning. . . . .	160
	D. Frågan om upprättande av en plan för järnvägsnedläggning. . . . .	165
	E. Nedläggningsundersökningarnas framtida fortgång . . . . .	167
	F. Ekonomisk belastning till följd av kvarvarande trafikeringsplikt och frågan om kompensation härför. . . . .	174
	G. Finansieringen av driftbidrag för statens järnvägars underskottstrafik. . . . .	186
	H. Ersättningstrafikens anordnande . . . . .	187
Kap.	XII. Järnvägarna: Breddning av smalspåriga järnvägslinjer . . . . .	195
	A. Tidigare förslag och åtgärder avseende breddning av smalspårsjärnvägar . . . . .	196
	1. 1943 års järnvägskommittés allmänna synpunkter . . . . .	196
	2. I proposition till 1946 års riksdag anförda allmänna synpunkter . . . . .	199
	3. 1944 års trafikutrednings allmänna synpunkter. . . . .	199
	4. 1943 års järnvägskommittés detaljförslag rörande vissa smalspårsjärnvägar samt övriga dem berörande förslag och åtgärder. . . . .	200
	5. Övriga hos Kungl. Maj:t anhängiggjorda ärenden rörande ombyggnad av smalspårsjärnvägar . . . . .	202
	6. Sammanfattning av breddningsförslagen och i anledning därav vidtagna åtgärder. . . . .	202
	B. Frågan om upprättande av en plan för breddning av smalspåriga järnvägar. . . . .	203
	C. Smalspårsnätets framtida utformning . . . . .	207
	1. Allmänna synpunkter . . . . .	207
	2. Vissa separata breddningsprojekt. . . . .	212

	D. Sammanfattning av 1953 års trafikutrednings förslag i frågan om breddning av smalspåriga järnvägslinjer . . . . .	222
Kap. XIII.	Järnvägarna: Nybyggnad av järnvägslinjer . . . . .	224
	A. Tidigare förslag och åtgärder avseende nybyggnad av järnvägslinjer . . . . .	225
	B. Den framtida behandlingen av nybyggnadsprojekt . . . . .	226
Kap. XIV.	Järnvägarna: Ekonomisk målsättning samt taxesystem . . . . .	228
	A. Den ekonomiska målsättningen för statens järnvägars verksamhet . . . . .	229
	B. Allmänna synpunkter på statens järnvägars taxesystem . . . . .	237
	C. Taxemässig samordning av järnvägs- och billinjetrafik . . . . .	241
	1. Begreppsbestämningar . . . . .	241
	2. Nuvarande taxemässig samtrafik . . . . .	242
	3. Kommittéförslag och framställningar om anordnande av taxemässig samtrafik . . . . .	243
	4. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . . . .	247
	D. Sammanfattning av 1953 års trafikutrednings förslag i fråga om statens järnvägars ekonomiska målsättning samt taxesystem. . . . .	262
Kap. XV.	Landsvägstrafiken: Sambruk av privat personbil . . . . .	264
	A. Yrkestrafikförordningens definition av begreppet yrkesmässig trafik och trafiktillståndsgivningen fram till den 1 juli 1954. . . . .	265
	B. 1944 års trafikutrednings ändringsförslag . . . . .	266
	C. 1954 års ändring av 11 § yrkestrafikförordningen . . . . .	267
	D. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . . . .	269
Kap. XVI.	Landsvägstrafiken: Uthyrningsrörelse. . . . .	273
	A. Hittills gällande bestämmelser om uthyrningsrörelse . . . . .	273
	B. Till 1953 års trafikutredning överlämnade framställningar rörande regleringen av uthyrningsverksamheten . . . . .	279
	1. Framställning i februari 1959 av Sveriges biluthyrares riksförbund . . . . .	279
	2. Framställning i mars 1959 av Sveriges automobilhandlareförbund . . . . .	280
	3. Framställning i oktober 1959 av Sveriges biluthyrares riksförbund . . . . .	281
	C. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . . . .	284
Kap. XVII.	Landsvägstrafiken: Viss lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik . . . . .	287
	A. Kooperativ körning . . . . .	288
	1. 1944 års trafikutrednings förslag . . . . .	288
	2. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . . . .	296
	B. Skogskörslor . . . . .	303
	1. Vissa gällande bestämmelser om traktorers och traktor-släpvagnars utrustning, framförande, besiktning, registrering och beskattning . . . . .	304



2. Tillkomsten av yrkestrafikförordningens bestämmelser om yrkesmässiga skogskörslor . . . . .	307
3. Vissa efter yrkestrafikförordningens tillkomst framlagda förslag om lättnader i regleringen av de yrkesmässiga skogskörslorna . . . . .	308
4. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . .	312
C. Transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport. . . . .	321
1. Tillkomsten av gällande bestämmelser om yrkesmässiga transporter av mjölk . . . . .	322
2. Framställningar om undantag från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen för bl. a. transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport. . . . .	322
3. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . .	324
D. Transporter för vinterväghållning och renhållning. . . . .	326
1. Transporter för vinterväghållning. . . . .	327
2. Renhållningstransporter. . . . .	334
E. De föreslagna lättnadernas samlade omställningsverkan . .	335
Kap. XVIII. Landsvägstrafiken: Trafikövervakningsåtgärder . . . . .	338
Kap. XIX. Landsvägstrafiken: Statens biltrafiknämnds kompetensområde och sammansättning . . . . .	344
A. Biltrafiknämnds kompetensområde med avseende å tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran. . . . .	344
1. Tillkomsten av gällande bestämmelser. . . . .	345
2. Efter 1950 års författningsändring framlagda ändringsförslag . . . . .	347
3. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . .	349
B. Biltrafiknämndens sammansättning m. m. . . . .	358
1. Tillkomsten av gällande bestämmelser. . . . .	358
2. Efter yrkestrafikförordningens tillkomst framlagt ändringsförslag . . . . .	359
3. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . .	360
Kap. XX. Landsvägstrafiken: Beskattning av traktorer i yrkesmässig trafik	362
A. År 1953 framlagd utredning om beskattning av traktorer. .	362
B. Gällande skattesatser för registrerade släpvagnar . . . . .	363
C. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag . . . .	364
Särskilda yttranden av vissa utredningsledamöter:	
Herr Meidner . . . . .	370
Herr Åselius. . . . .	375
Reservationer av vissa utredningsledamöter:	
Herr Asp . . . . .	376
Herr Kollberg . . . . .	383

## *Till*

### *Herr Statsrådet och Chefen för Kungl. Kommunikationsdepartementet*

Med stöd av Kungl. Maj:ts bemyndigande den 5 juni 1953 uppdrog dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Sven Andersson, den 18 i samma månad åt dåvarande statssekreteraren i departementet, numera riksbankschefen P. V. Åsbrink, dåvarande länsassessorn, numera kanslirådet B. O. Dillén, ledamoten av riksdagens andra kammare, direktören G. N. Kollberg, numera framlidne professorn E. R. Lindahl, dåvarande filosofie licentiaten, numera filosofie doktorn R. A. Meidner, ledamoten av riksdagens första kammare, dåvarande läderarbetaren, numera bankofullmäktige R. V. Persson, dåvarande ledamoten av riksdagens första kammare, häradsdomaren P. O. Pålsson, ekonomidirektören E. A. Sjöberg, numera framlidne ordföranden i Svenska lasttrafikbilägareförbundet, direktören V. Ström samt bruksdisponenten K. Hj. Åselius att såsom utredningsmän inom departementet verkställa en översyn av riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

Därjämte uppdrog departementschefen åt Åsbrink att i egenskap av ordförande leda utredningsmännens arbete samt åt Dillén att vara utredningens huvudsekreterare.

De sakkunniga ha antagit benämningen *1953 års trafikutredning*.

Sedan Åsbrink den 15 juni 1956 på egen begäran entledigats från ifrågasvarande uppdrag, har dåvarande departementschefen samma dag förordnat dåvarande statssekreteraren i departementet, numera generaldirektören E. O. H. Grafström att vara ledamot, tillika ordförande, i trafikutredningen.

Vidare har dåvarande departementschefen, sedan Ström avlidit, den 20 november 1956 förordnat ledamoten av riksdagens andra kammare, åkeriägaren P. E. Asp att vara ledamot av trafikutredningen efter Ström.

Med stöd av Kungl. Maj:ts ovannämnda bemyndigande den 5 juni 1953 och Kungl. Maj:ts bemyndigande den 24 januari 1958 har chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Gösta Skoglund, tillkallat statssekreteraren N. J. Hörjel att vara ledamot av trafikutredningen.

Att såsom sekreterare biträda trafikutredningen har departementschefen förordnat dels den 28 november 1953 filosofie licentiaten, numera förste

kanslisekreteraren H. E. V. Håkansson, dels ock den 25 januari 1957 förste kanslisekreteraren, numera byråchefen E. Nilsson. I samband med nedan nämnt förordnande att vara expert åt utredningen har Håkansson entledigats från sekreteraruppdraget.

Att såsom experter biträda trafikutredningen har slutligen departementschefen förordnat dels den 14 oktober 1955 byråchefen C. Å. Odén, byrådirektören N. Hj. Egedal, direktörerna G. Larsson och C. Lidman samt kanslisekreteraren Y. Westerberg, dels den 15 juni 1956 förste byråsekreteraren G. V. Tryselius, dels den 13 augusti 1956 dåvarande byrådirektören, numera överinspektören M. N. Öster, dels den 5 april 1957 direktören A. Pellijeff, dels den 8 oktober 1957 direktören S. Gerentz, dåvarande förste byråingenjören, numera byrådirektören F. T. Grahn och dåvarande förste sekreteraren, numera budgetsekreteraren Ch. R. Thilert, dels den 20 mars 1958 dåvarande byrådirektören, numera avdelningsdirektören A. B. O. Rickard, dels den 4 oktober 1958 dåvarande amanuensen, numera förste aktuarien S. Å. Tengblad, dels den 15 februari 1960 professorn P. E. C. Welinder samt ovannämnde Håkansson och dels den 31 maj 1960 agronomie licentiaten C.-E. T. Odhner.

Till trafikutredningen ha genom särskilda remisser från Kungl. Maj:t, respektive chefen för kommunikationsdepartementet för kännedom eller utlåtande eller för att tagas i övervägande vid uppdragets fullgörande överlämnats bl. a.

1) riksdagens skrivelse den 6 december 1952, nr 431, i anledning av väckta motioner om förbättring av samfärdselförbindelserna i viss del av Norrbottens län (Kungl. remiss den 20 november 1953);

2) en den 13 november 1953 dagtecknad skrivelse från Jaco Fabriks AB i Hargshamn med synpunkter på statens järnvägars verksamhet (statsrådsremiss den 23 november 1953);

3) järnvägsstyrelsens skrivelse den 30 maj 1953 med yttrande i frågan om upprättandet av en plan för ombyggnad till normalspår av smalspåriga järnvägslinjer (Kungl. remiss den 15 januari 1954);

4) arbetsmarknadsstyrelsens skrivelse den 22 augusti 1952 med förslag till omprövning av yrkestrafikförordningens bestämmelser i vad angår jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon inom skogsbruket (Kungl. remiss den 24 september 1954);

5) en den 18 mars 1954 dagtecknad skrivelse från Åkeriföretagarnas centralförening i Stockholm med hemställan om decentralisering av handläggningen utav ärenden rörande beställningstrafik för godsbefordran (statsrådsremiss den 6 oktober 1954);

6) en i mars 1952 upprättad skrivelse från Kalixälvdalens samarbetskommitté med hemställan om inrättande av en statlig stambillinje på sträckan Töre—Överkalix—Korpilombolo—Tärendö—Anttis (Kungl. remiss den 18 november 1954);

7) priskontrollnämndens skrivelse den 1 augusti 1952 med hemställan om utredning rörande den offentliga regleringen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, m. m. (Kungl. remiss den 20 december 1954);

8) riksdagens skrivelse den 25 maj 1955, nr 330, i anledning av väckta motioner angående ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår (Kungl. remiss den 17 juni 1955);

9) en den 21 mars 1956 dagtecknad skrivelse från P. H. Genberg med hemställan om frigivande av rätten till sambruk av personbil vid färd till och från arbetsplats (statsrådsremiss den 23 mars 1956);

10) riksdagens skrivelse den 4 december 1956, nr 389, i anledning av väckta motioner om beredande av kompensation åt statens affärsdrivande verk för driftförluster på deras rörelse i de norrländska bygderna (Kungl. remiss den 14 december 1956);

11) en den 29 mars 1955 dagtecknad skrivelse från Sveriges grossistförbund i Stockholm med hemställan om tillstånd för företag, som driva handel med fasta fossila bränslen, att utföra yrkesmässiga varutransporter (statsrådsremiss den 27 december 1956);

12) riksdagens skrivelse den 7 maj 1957, nr 220, i anledning av väckta motioner om ändring av bestämmelserna rörande beställningstrafik för personbefordran (Kungl. remiss den 24 maj 1957);

13) en den 27 maj 1957 dagtecknad skrivelse från Riksförbundet landsbygdens folk i Stockholm med hemställan om lättnader för bedrivande av transportkörning med traktor inom jordbruket (statsrådsremiss den 28 november 1957);

14) länsstyrelsens i Norrbottens län skrivelse den 1 april 1946 med framställning om tillämpning av statens järnvägars zontaxa på övergångstrafiken Övertorneå—Pajala—Kiruna, m. m. (Kungl. remiss den 10 januari 1958);

15) en icke dagtecknad skrivelse från Svenska landsbygdens ungdomsförbund med hemställan om utredningar för förverkligande av vissa framställda önskemål på kommunikationsväsendets område (statsrådsremiss den 18 mars 1958);

16) en den 23 februari 1959 dagtecknad skrivelse från Sveriges biluthyrarens riksförbund i Göteborg med hemställan om vissa ändringar i 32 § yrkestrafikförordningen (statsrådsremiss den 2 mars 1959);

17) riksdagens skrivelse den 18 juli 1958, nr B 56, i anledning av riksdagens år 1957 församlade revisorers berättelse angående granskning av statsverket m. m. i vad avser punkten 42, decentralisering till länsstyrelserna av beslutanderätten i vissa kommunikationsdepartementets verksamhetsområde berörande frågor (Kungl. remiss den 16 juni 1959);

18) en i februari 1954 upprättad skrivelse från den s. k. Sydostkustbanelkommittén med hemställan om utredning rörande en sydostkustbana, m. m. (statsrådsremiss den 23 februari 1960);

19) en den 27 oktober 1959 dagtecknad skrivelse från Sveriges biluthyrarens riksförbund i Göteborg med synpunkter på tillståndsgivningen jämlikt 32 § yrkestrafikförordningen (Kungl. remiss den 28 juli 1960); samt

20) länsstyrelsens i Östergötlands län skrivelse den 16 september 1959 med framställning om undantagande av transporter utav snö och is från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser (Kungl. remiss den 28 juli 1960).

Trafikutredningen har därjämte från vissa myndigheter, organisationer och enskilda emottagit framställningar rörande spörsmål, som sammanhånga med av utredningen behandlade ämnesområden.

Under utredningsarbetets gång ha representanter för vissa, av den framtida statliga trafikpolitiken berörda organisationer lämnats tillfälle att inför trafikutredningen framlägga sina synpunkter, varjämte arbetsutskott inom utredningen vid möten med regionala och lokala intressenter inhämtat deras uppfattning i vissa dem berörande trafikfrågor.

Till Herr Statsrådet har trafikutredningen tidigare — utöver avgivna remissutlåtanden i ett stort antal ärenden av trafikpolitisk natur — avlämnat följande stencilerade framställningar och redogörelser, nämligen

a) den 26 mars 1958 framställning angående undersökning om särskilt taxesytem för samtrafik järnväg—billinje;

b) den 14 september 1959 redogörelse för frågan om nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer, m. m.;

c) den 22 februari 1960 framställning angående busstrafikens driftekonomiska förhållanden; samt

d) den 13 april 1961 redogörelse för driftkostnads- och fraktavgiftsförhållanden i viss lastbils- och järnvägstrafik.

Trafikutredningen får härmed vördsamt överlämna delbetänkande — *Svensk trafikpolitik I* — jämte bilagor — *Svensk trafikpolitik II* — med förslag rörande riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken.

Vid betänkandet äro fogade särskilda yttranden, respektive reservationer av ledamöterna Asp, Kollberg, Meidner och Åselius.

De ovan uppräknade remisserna få, i den mån de förutsatts skola besvaras av trafikutredningen, anses genom förevarande betänkande helt eller i principiellt hänseende besvarade i de delar de beröra inom trafikutredningens utredningsuppdrag fallande ämnen.

Stockholm den 9 maj 1961.

*Erik Grafström*

*Einar Asp*

*Björn Dillén*

*Nils Hörjel*

*Gustaf Kollberg*

*Rudolf Meidner*

*Ragnar Persson*

*Olof Pålsson*

*Arne Sjöberg*

*Hj. Åselius*

# INLEDNING

## UTREDNINGSSUPPDRAGET

### KAPITEL I

#### Utredningsdirektiven

De av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet utfärdade direktiven för 1953 års trafikutrednings arbete — vilka framgå av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden den 5 juni 1953 — ha följande lydelse:

»Under de senaste åren har såväl från statliga myndigheter och organisationer inom näringslivet som i skrivelser från riksdagen framställts ett flertal yrkanden om utredning av olika trafikfrågor.

Från flera håll har därvid kritik riktats mot formerna för regleringen av den yrkesmässiga biltrafiken.

Enligt förordningen 1940:910 fordras för bedrivande av yrkesmässig biltrafik särskilt tillstånd gällande antingen linjetrafik eller beställningstrafik eller godstransportförmedling. Sådant tillstånd må meddelas endast om trafiken befinner sig behövt samt i övrigt lämplig. Beträffande tillstånd till linjetrafik, som kan komma att konkurrera med annan redan utövad trafik, gäller viss företrädesrätt för den tidigare utövaren av trafiken.

1944 års trafikutredning har i sitt betänkande (SOU 1947:85) föreslagit den uppmjukningen av gällande regleringsbestämmelser, att transportkonsumenter under vissa villkor skulle få frihet att utan hinder av trafikmässig behovsprövning själva mot ersättning ombesörja sina transporter i inbördes samverkan, s. k. kooperativ körning. Även andra förslag om lättnader i biltrafikregleringen har framlagts av utredningen. Riksförbundet landsbygdens folk har i skrivelse den 8 april 1952 hemställt, att förslaget om kooperativ körning snarast måtte lagfästas.

I remissyttrande den 6 februari 1952 över nyetablerings-sakkunnigas betänkande (SOU 1951:27) har kommerskollegium föreslagit, att gällande regleringsbestämmelser beträffande bl. a. transportmarknaden göres till föremål för översyn. Beträffande den yrkesmässiga trafiken anför kollegium därvid bl. a., att ifrågavarande näring reglerades av en i statlig regi genomförd och med åklagarmaktens stöd upprätthållen nyetableringskontroll, som torde vara i flera avseenden mera effektiv än den privata nyetableringskontrollen. Därjämte hade företagen i branschen sammanslutit sig i

kartellartade organisationer med uppgift att i vissa fall ytterligare begränsa konkurrensen.

Priskontrollnämnden har i skrivelse den 1 augusti 1952 framhållit, att 1940 års förordning tillkommit för att råda bot mot vissa missförhållanden, som uppkommit under den tidigare förekommande hårda konkurrensen på området. Under det senaste årtiondet hade emellertid en utveckling ägt rum, som i avgörande hänseenden ändrat förutsättningarna för regleringssystemet. Sålunda hade trafikutövarnas sammanslutningssträvanden och en restriktiv tillståndsgivning i betydande grad begränsat konkurrensen. Nämnden hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föranstalta om en allsidig utredning rörande den offentliga regleringen av den yrkesmässiga lastbilstrafiken, samt att under tiden, tills en sådan utredning hunne slutföras, en skälig taxepribildning åstadkommes genom en mindre restriktiv tillståndsgivning.

Liknande synpunkter på 1940 års förordning har i remissyttranden och på andra sätt framförts av vissa organisationer, vilka samverkar inom näringslivets trafikdelegation.

Vidare har med jordbruket och skogsnäringen sammanhängande förhållanden föranlett förslag om ändringar i 1940 års förordning. 1946 års kommitté för jordbrukets maskinhållning, arbetsmarknadsstyrelsens utredning om skogsbrukets arbetsmarknad samt näringslivets trafikdelegation har var för sig föreslagit en uppmjukning av biltrafikförordningen i syfte att möjliggöra för jordbrukare och maskinhållare att utan särskilt trafik tillstånd mot ersättning ombesörja vissa transporter, bl. a. skogskörslor med jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon.

I anledning av motioner i ämnet vid årets riksdag uttalade andra lagutskottet i utlåtande nr 15 sin anslutning till framställda förslag om en allmän översyn av 1940 års förordning. I skrivelse den 11 april 1953 nr 127 har riksdagen anmält, att riksdagen anslutit sig till utskottets uppfattning.

Långlinjeutredningen har i en den 11 maj 1953 dagtecknad promemoria framlagt förslag till provisorisk reglering av vissa frågor rörande den inrikes busstrafiken. Utredningen konstaterar, att trafik utövats, som i olika avseenden stått i strid med gällande bestämmelser. Tillstånd till beställningstrafik har sålunda utnyttjats för trafik, som varit så regelbunden, att den i själva verket haft karaktär av linjetrafik. Vidare har trafik både i form av beställningstrafik och linjetrafik i betydande utsträckning anordnats av resebyråer och andra företag, som saknat trafik tillstånd. En slutlig lösning av frågan, vilka villkor, som böra reglera den inrikes långlinjetrafiken med buss, anser emellertid utredningen nödvändig göra ett ståndpunktstagande till vissa trafikpolitiska och för hela biltrafikförordningen principiella spørsmål, vilka icke lämpligen böra lösas fristående för persontrafiken med buss.

Vidare har svenska transportarbetareförbundet i skrivelse den 12 december 1952 hemställt, att skyndsamma åtgärder måtte vidtagas för att avhjälpa

av förbundet påtalade missförhållanden inom den fjärrgående lastbilstrafiken, innebärande att bestämmelserna i 1940 års förordning om arbetstidens längd m. m. icke efterlevdes.

De järnvägsfrågor, som aktualiserats, gäller främst nyanläggning eller breddning av järnvägslinjer. Bland nyanläggningskraven märkes främst förslagen om byggande av järnväg utefter norrlandskusten. Vid årets riksdag väcktes i flera motioner förslag om breddning i olika delar av landet. I utlåtande nr 9 uttalade statsutskottet i anledning härav, att en konkret plan för det fortsatta breddningsarbetet syntes böra upprättas. Detta förutsatte i sin tur en definitiv prövning av frågan, vilka smalspåriga järnvägslinjer som överhuvud taget borde ombyggas till normalspår, vilka järnvägslinjer som även i fortsättningen borde bibehållas vid smalspårsdrift och vilka järnvägslinjer som av allmänt trafikpolitiska eller transportekonomiska skäl eventuellt borde ersättas med andra kommunikationsmedel. Enligt utskottets mening borde det ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om upprättandet av en sådan plan, vilken snarast möjligt borde underställas riksdagens prövning. I skrivelse den 28 mars 1953 nr 101 har riksdagen anmält, att riksdagen beslutat i enlighet med utskottets förslag.

Järnvägsstyrelsen, som den 30 maj 1953 häröver avgivit yttrande, konstaterar efter en ingående redogörelse för statens järnvägars nuvarande läge och de ekonomiska och trafikpolitiska förutsättningar, som järnvägsdriften arbetar under, att statens järnvägar icke utan åsidosättande av hittillsvarande målsättning för företagspolitiken med avseende på kostnadstäckning och förräntning av kapitalet och ej heller utan undanskjutande av andra angelägna investeringar f. n. kan påtaga sig genomförandet av de ifrågavarande järnvägsprojekten samt att frågan, huruvida i framtiden ökade förutsättningar härför kan väntas uppkomma, i hög grad blir beroende av den framtida trafikpolitikens utformning. Med hänsyn härtill anser styrelsen det icke möjligt att nu upprätta den av riksdagen begärda planen för smalspårsnätets ombyggnad utan anhåller, att därmed måtte få anstå i avvaktan på att de trafikpolitiska riktlinjerna för statens järnvägars framtida verksamhet klarlägges genom den utredning, som från olika håll begärts och i ett interpellationssvar i riksdagen ställts i utsikt.

I överrevisorernas berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under tiden 1/7 1951—30/6 1952 konstateras, att efter bilismens snabba utveckling under efterkrigstiden, som lett till en strukturförändring inom transportmarknaden och medfört konsekvenser även för vår handelsbalans och valutaställning, hade frågan om den fortsatta utvecklingen av järnvägs- och landsvägstrafiken blivit av stor national-ekonomisk betydelse. Enligt överrevisorernas mening bör nu en transport-ekonomisk utredning komma till stånd i syfte att klarlägga bilismens och järnvägstrafikens »naturliga» verksamhetsområden. Överrevisorerna framhåller i detta sammanhang, att statens järnvägars och vägvesendets behov



av investeringsmedel för den närmaste framtiden är av sådan omfattning, att svårigheter torde föreligga att tillgodose detta behov jämsides med de investeringsbehov, som föreligger inom andra sektorer av statlig och kommunal förvaltning samt inom näringslivet. Även på grund härav finner överrevisorerna en transportekonomisk avvägning av behovet påkallad.

I detta sammanhang kan framhållas, att 1950 års långtidsutredning (SOU 1951: 30) uttalat vissa farhågor för en snedbelastning av samhälls-ekonomi genom en oproportionellt snabb ansvällning av bilismen.

Efter denna översikt över föreliggande yrkanden och förslag övergår jag nu till att redovisa mina egna synpunkter i frågan.

Sedan 1940 års förordning trädde i kraft har situationen på transportmarknaden i landet undergått vissa icke oväsentliga förändringar, vilka synes ge anledning att nu företaga en omprövning av den statliga trafikpolitiken.

Utvecklingen kännetecknas bl. a. av en stark ökning av antalet person- och lastbilar i icke yrkesmässig trafik. Därjämte har i samband med jordbruksrationaliseringen tillkommit ett stort antal traktorer, som i viss utsträckning kan användas även för vägtransporter. Den förbättring av landets transportförsörjning, som härigenom uppstått, är en omständighet, som icke bör förbises när det gäller att bedöma i vilken utsträckning behov föreligger att genom konkurrensskydd åt den yrkesmässiga biltrafiken trygga tillgången på transportmedel i landets olika delar. Yrkanden har också, såsom framgår av den föregående redogörelsen, framställts från olika håll om uppmjukning av regleringsbestämmelserna för den yrkesmässiga trafiken.

Ökningen av den privata biltrafiken har otvivelaktigt medfört en viss trafikavledning både från järnvägarna och från den yrkesmässiga biltrafiken. Den senare har emellertid i stället vunnit ett allt större insteg på de trafikområden, vilka järnvägarna tidigare betjänat.

Till följd av bl. a. biltrafikens expansion har järnvägarna kommit att ställas inför allt större ekonomiska svårigheter, vilka ter sig allvarliga icke minst i betraktande av att de framträder redan under rådande högkonjunkturförhållanden och trots exceptionellt höga trafikinkomster från malm-banan. Järnvägarna lämnar i dag icke förräntning av det investerade kapitalet, och med hänsyn till järnvägsdriftens stela kostnadsstruktur är det att befara, att även en mindre konjunktur- och trafiknedgång kommer att leda till en kännbar ytterligare försämring av deras ekonomiska situation.

Orsakerna till järnvägarnas ökade sårbarhet för konkurrensen från biltrafikens sida är dels av teknisk natur och dels en följd av de trafikpolitiska förutsättningar, som hittills bestämt de båda trafikmedlens utnyttjande.

I tekniskt hänseende har bilarna under de senaste åren undergått en snabb utveckling mot allt större lastförmåga och ekonomisk aktionsradie,

varigenom de i allt större utsträckning kunnat erbjuda järnvägarna konkurrens även i fråga om transporter av tyngre gods och på längre avstånd. Denna utveckling torde icke ha varit förutsedd vid tillkomsten av 1940 års förordning i den meningen att hänsyn därtill tagits vid den prövning av konkurrensförhållandet mellan bilar och järnvägar, som då företogs. Denna omständighet synes i och för sig utgöra en anledning att upptaga den gällande biltrafikregleringen till omprövning.

Såsom förut antytts är det emellertid icke enbart biltrafikens snabba tekniska utveckling i och för sig, som lett till det nuvarande läget inom transportväsendet. Detta läge betingas även och i avgörande grad av en rad andra omständigheter, vilka berör framför allt järnvägsdriftens villkor och som sådana fått särskild betydelse i samma mån som järnvägarna på allvar fått möta konkurrens från nya transportmedel. En sådan omständighet är de betydande sociala förpliktelser gentemot personalen, som järnvägarna fått ikläda sig och som icke alltid motsvaras av jämförliga förpliktelser för deras konkurrenter. Andra förhållanden av enahanda innebörd för konkurrensrelationerna mellan järnväg och övriga landtransportmedel är direkt hänförliga till förutsättningarna för själva trafikverksamheten så som dessa hittills gestaltats för de olika trafikmedlen. Järnvägen har att trafikera ett vidsträckt linjenät, varav endast en del, i själva verket endast den mindre delen, har ett trafikunderlag tillräckligt för en ur vanliga affärsmässiga synpunkter sett räntabel drift. Underskotten på den trafiksvaga delen av linjenätet måste täckas av överskott från övriga linjer, vilkas taxor följaktligen måst ligga väsentligt över den där rådande kostnadsnivån — en omständighet som självfallet varit till fördel för järnvägarnas konkurrenter. Järnvägarna måste vidare på såväl trafiksvaga som övriga linjer med hänsyn till allmänhetens krav på service och behoven att kunna möta uppkommande toppbelastningar samt på grund av den långtgående transportplikt, som samhället ålägger dem, hålla en trafikkapacitet, som ligger betydligt över de genomsnittliga transportbehoven och därmed försämrar möjligheterna till ekonomisering och konkurrens. Slutligen och i måhända ännu högre grad hämmas järnvägarna i sin konkurrensförmåga av det taxsystem — kännetecknat av tids- och rumsmässigt enhetliga taxor och av delvis värdedifferentierade frakttariffer — som de ärvt och i allmänhetens och näringslivets intresse tillämpat från den tid, då de praktiskt taget var allenarådande i fråga om huvuddelen av alla landtransporter. Då detta taxsystem infördes, tedde det sig inte bara önskvärt utan även — också företagsekonomiskt sett — möjligt och riktigt att tillämpa. I och med att nya transportmedel uppträtt, som varken iklätt sig eller ålagts att följa dylika principer för sin taxesättning, har emellertid denna ordning i stigande grad blivit ett hot mot järnvägarnas ekonomi och en risk för en samhälls- och transportekonomiskt oläglig snedvridning av hela transportväsendet. Det behöver inte närmare utvecklas, att det är ägnat att undergräva järnvägar-

nas ekonomi, om konkurrens från sådana under andra förutsättningar arbetande transportmedel berövar järnvägarna trafik på de få »feta» linje-sträckningar, som ekonomiskt skall bära upp hela den oräntabla delen av järnvägsnätet, respektive avleder från järnvägarna just det högtarifferade gods, som avsetts göra den motsvarande lågtarifferingen av råvaror och massgods möjlig. Det ter sig måhända vid ett ytligt betraktande icke lika uppenbart, att de ogynnsamma effekterna av en konkurrens på dessa, allt annat än lika villkor ingalunda inskränker sig till ekonomiskt avbräck och förluster för järnvägarna utan även och lika ofrånkomligt måste leda till en transportfördyring för trafikanterna tagna som en helhet. Att det ändock förhåller sig så står klart, eftersom en dylik konkurrens ju icke fördelar transporterna på de olika transportmedlen efter principen om lägsta kostnader utan snarare leder till en motsatt ordning. Med hänsyn till den goda tillgången på frakter, de större möjligheterna till jämn sysselsättning, till full last, till returtransporter o. s. v., som står till buds på järnvägarnas trafikstarkaste förbindelser, kommer biltrafiken främst att sätta in sin konkurrens med järnvägarna på dessa sträckor, m. a. o. på de förbindelser där järnvägarnas kostnader är lägst och ofta per trafikenhet räknat ej obetydligt lägre än biltrafikens, medan järnvägarna får behålla trafiken på sådana trafiksvaga förbindelser, där kostnadsrelationerna kan vara de motsatta.

Det system för en omfattande service- och kostnadsutjämning mellan olika landsdelar och mellan olika trafikantgrupper, som de hittillsvarande grunderna för järnvägsdriften och då främst taxepolitiken inneburit, har haft en betydelse för vårt näringsliv och vårt lands ekonomiska utveckling, som knappast kan överskattas. Utan detta kostnadsutjämnande system skulle det icke ha varit möjligt att förse avlägsna landsdelar med järnvägsförbindelser, att bygga s. k. kulturbanor o. s. v. och över huvud taget att vidmakthålla den geografiskt och i andra avseenden så pass välutbyggda transportförsörjning, som vårt land uppnådde redan före tillkomsten av de nyare transportmedlen och för vilken järnvägarna alltjämt spelar en måhända förminskad men ändock avgörande roll. Särskilt industrins förutsättningar i skilda delar av landet har på ett ofta utslagsgivande sätt rönt inverkan av de möjligheter till billiga transporter av främst massgods, som härigenom förelegat, och icke endast uppkomsten utan även den fortsatta existensen av en stor del av vår industri hänger intimt samman med hur dessa förhållanden gestaltats hittills och i fortsättningen kommer att gestaltas. Det är t. ex. lätt att inse, att vår till inlandet lokaliserade tunga industri och gruvdrift ekonomiskt skulle drabbas mycket hårt, om järnvägstransporter för deras vidkommande i fortsättningen icke skulle kunna ställas till förfogande under i huvudsak samma förutsättningar som hittills. Verkningarna av en sådan förändring i övrigt för vårt näringslivs utveckling och betingelser ur lokaliserings- och andra synpunkter kunde uppenbarligen likaledes bli av ytterligt genomgripande natur.

Icke desto mindre står det klart, att detta hittills tillämpade kostnads-

och serviceutjämnande system för järnvägsdriften i längden ej kan bestå med bibehållande av kravet på kostnadstäckning totalt sett, därest de nuvarande förutsättningarna för dess vidmakthållande icke på avgörande punkter ändras. De icke kostnadstäckande taxor och tariffer på vissa avsnitt av verksamheten, som kännetecknar järnvägarnas hittillsvarande utjämnings-system, kräver som nämnts i andra delar av verksamheten taxor och tariffer, som skall ge överskott utöver full kostnadstäckning, men om dessa senare »övertaxor» respektive »övertariffer» antingen inte kan uppnås på grund av konkurrens från andra företag eller medför att trafiken försvinner eller ledes bort, blir systemet i längden ohållbart.

De utvägar ur detta läge som teoretiskt sett skulle kunna sägas stå till buds är, renodlade, *antingen* att aveckla det service- och kostnadsutjämnande systemet för järnvägarna *eller* att för dem söka skapa de konkurrensbetingelser, som systemets bibehållande egentligen förutsätter, därest man inte är beredd att via statsbudgeten täcka uppkommande underskott. Det förra skulle i långa stycken vara liktydigt med att lägga ned stora delar av järnvägsnätet, att dra in förlustbringande trafik, att på trafiksvaga förbindelser minska på tåglägenheter och service och att på återstående trafik variera taxor och tariffer efter de i olika delar därav faktiska kostnaderna o. s. v. Det senare skulle nödvändiggöra någon form av reglering, som i samma mån som järnvägarna belastades med förlustbringande uppgifter tryggade åt dem en inkomstbringande trafik, varmed förlusterna kunde bäras.

Även om det i praktiken näppeligen lär vara möjligt eller önskvärt att tillgripa vare sig den ena eller den andra renodlade lösningen utan kompromisser, och kombinationer av åtgärder inriktade på såväl det ena som det andra syftet blir nödvändiga, anger det sagda enligt min mening de väsentliga och ofrånkomliga problemställningar som vi i dag på detta område står inför. Av flera skäl — faran för en samhälls- och transportekonomiskt oacceptabel snedvridning av vårt transportväsen, risken för verkligt kännbara förluster på järnvägarna, det stora antalet från olika håll aktualiserade nya projekt på transportområdet, vilkas slutliga bedömning förutsätter ställningstaganden utifrån de vidare synpunkter, som här är i fråga — finner jag det nödvändigt, att dessa problemställningar nu upptages till prövning i ett sammanhang. I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag det icke möjligt, att de synnerligen vittutseende, mycket kapitalkrävande och — i varje fall under nuvarande förutsättningar för driften — företagsekonomiskt svaga järnvägsprojekt, som anmälts för statsmakternas avgörande, föres vidare, innan något försök gjorts att skapa större klarhet om järnvägarnas plats och villkor i vårt framtida transportsystem. I viss grad föreligger motsvarande behov inför ställningstaganden till jämförliga frågor på andra områden av transportväsendet. Över huvud taget påkallar även i övrigt kraven på de till miljardbelopp årligen uppgående investeringsutgifterna för transportapparatusens utbyggnad och därvid föreliggande risker för dubbelinves-

teringar, att ett fastare underlag skapas för bedömningen av den ifrågavarande investeringsverksamhetens framtida inriktning.

Den utredning, som jag sålunda funnit nu böra komma till stånd, bör med dessa utgångspunkter företaga en prövning av hela det trafikpolitiska problemet. Den bör genomföras under vederbörligt hänsynstagande till de skilda intressen, som i sammanhanget anmäler sig såväl vad gäller transportapparatusens utbyggnad, standard, kostnader och kostnadsfördelning som önskemål och krav från olika grupper av trafikanter och trafikutövare. Utredningen bör därvid, med utgångspunkt från kostnadsstrukturen för järnvägs- respektive vägtransporter samt dessa transporters olika ekonomiska förutsättningar i områden med olika trafiktäthet, söka komma fram till en avvägning, som möjliggör en ändamålsenlig användning och samordning av de skilda transportmedlen. Av vad tidigare anförts följer, att utredningen därvid icke minst bör undersöka förutsättningarna för att uppnå en kostnadsmässigt sett riktigare fördelning av transportverksamheten mellan de olika trafikmedlen. Mycket synes tala för att såväl en överföring av vissa transporter från järnväg till bil som vice versa borde eftersträvas såsom ett led i den ekonomiskt riktigare anpassning av arbetsfördelningen mellan dessa båda transportmedel, som bl. a. tidigare berörda skiljaktigheter i taxesystemen hittills försvårat. Men även i övrigt synes en prövning av frågan om järnvägssystemets allmänna anpassning till den situation, som uppkommit i och med bilismens frammarsch, nu böra företagas. En sådan prövning synes böra innefatta överväganden av bl. a. sådana frågor som de konsekvenser för järnvägsdriften, för dess lokaltågsservice, för behöflig stationstäthet, terminalservice etc., som följer av elier kan accepteras i och med att samhället i bilarna fått tillgång till ett transportmedel med större snabbhet och räckvidd än tidigare lokaltransportmedels.

Det allmänna målet för de trafikpolitiska lösningar utredningen skall söka anvisa bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medger företagsmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten. Med hänsyn såväl till nyssnämnda krav på företagsmässig effektivitet som till statsfinansiella överväganden finner jag det angeläget, att en sådan ordning för vår transporthushållning eftersträvas, att — oavsett de inslag av kostnadsutjämning mellan skilda landsdelar och trafikantgrupper som alltjämt kan befinnas påkallade — transportverksamheten totalt sett icke skall nödvändigöra direkta subventioner från det allmänna.

Vid prövningen av de huvudspörsmål jag här angivit bör utredningen jämväl upptaga och överväga de särskilda förslag och yrkanden beträffande delfrågor på det trafikpolitiska området, som från skilda håll framförts och för vilka jag inledningsvis i det föregående redogjort. Det bör slutligen vara utredningen obetaget att upptaga även andra frågor av betydelse för utredningsuppdraget.»

## KAPITEL II

### Sammanfattning av utredningens överväganden och förslag

1. Såsom av utredningsdirektiven framgår omfattar trafikutredningens uppdrag en prövning av hela det trafikpolitiska problemet, i syfte att komma fram till en avvägning som möjliggör en ändamålsenlig användning och samordning av de skilda transportmedlen.

En dylik prövning har såsom underlag erfordrat bl. a. en överblick över den utveckling, som hittills ägt rum inom de olika inrikes trafikgrenarna, sedda såväl var för sig som i relation till transportapparaten i dess helhet. Trafikutredningen har studerat denna utveckling, därvid utvecklingsanalysen till följd av landtransportmedlens dominerande roll för den inrikes transportförsörjningen koncentrerats till järnvägs- och landsvägstrafiken. Utredningen har ansett sig böra sammanföra de mera väsentliga delarna av det omfattande material, som insamlats och studerats, i en särskild, stencilerad redogörelse. Föreliggande prognoser och planer rörande den framtida utvecklingen äro dock av sådan grundläggande betydelse för de trafikpolitiska avgörandena, att utredningen funnit dem böra behandlas i betänkandet (kap. III).

2. Den fortlöpande strukturella omvandlingen på trafikens område har i nuvarande utvecklingsskede ett högt uppdrivet tempo, och det är med hänsyn till det trafikpolitiska problemets stora omfattning icke praktiskt möjligt att på en gång framlägga ett enda, inom alla delar av trafiksektorn aktuellt detaljförslag. Att vid sådant förhållande på förhand ange generellt gällande riktlinjer för trafikpolitikens utformning medför risken, att dessa riktlinjer icke vid en framtida behandling av de olika trafikgrenarna visa sig i samtliga förekommande fall tillämpliga utan mer eller mindre genomgripande modifikationer. Med reservation för det eventuella behovet av dylika modifikationer har trafikutredningen, ehuru på nuvarande utredningsstadium ståndpunkt icke kunnat tagas till hela det trafikpolitiska problemkomplexet, likväl funnit det nödvändigt, att — med blicken riktad på det trafikpolitiska problemet i dess helhet — söka ange de grundläggande principerna för bestämmandet av den svenska trafikpolitikens mål och medel, att tjäna till utgångspunkt för de framtida trafikpolitiska avgörandena på olika delområden.

Med ledning av de sålunda uppdragna allmänna riktlinjerna för den stat-

liga trafikpolitiken har trafikutredningen behandlat vissa aktuella trafikpolitiska spörsmål, vilkas utredande utredningen funnit böra ur samhälls-ekonomisk synpunkt ges förtur framför övriga trafikpolitiska problem, och på grundval därav framlagt förslag, som utredningen funnit stå i överensstämmelse med de principlösningar som på lång sikt förordas. Förslagen avse sålunda vissa angelägna trafikpolitiska förändringar, vilka omedelbart eller successivt kunna vidtas inom ifrågakommande delar av trafiksektorn, i riktning mot förbättrad anpassning till det eftersträvade trafikpolitiska målet utan att de genom sin direkta verkan på allenast en del av transportapparaten indirekt snedvrida övriga delar därav. Förslagen äro ett led i ett av utredningen skisserat trafikpolitiskt handlingsprogram, delvis av övergångsnatur. I fråga om de åtgärder, som ansetts omedelbart böra vidtas, har detta program utformats mera utförligt.

3. Utvecklingen på landtransportmedlens område karakteriseras i stora drag av att järnvägarnas naturliga monopol successivt under de senaste fyrtio åren inskränkts och numera nästan helt försvunnit. Monopolet har avlösts av ett påtagligt konkurrenstillstånd i relation till landsvägstrafiken. Järnvägarnas från samhällets sida ålagda särskilda förpliktelser kvarstå däremot i stort sett oförändrade sådana de en gång betingats av monopolställningen. Det är icke möjligt för järnvägarna att vid bibehållna förpliktelser uppnå företagsmässig lönsamhet för hela den nuvarande verksamheten. Den yrkesmässiga landsvägstrafiken har å sin sida i praktiken påförts olika kvantitativa begränsningar, bl. a. i avsikt att skydda järnvägarna från en konkurrens, som dessa ej haft möjlighet att fritt möta med företagsekonomiskt berättigade förändringar i sin verksamhet.

Detta trafikpolitiska system har inom väsentliga delar av transportmarknaden medfört, att transportererna icke söka sig till det eller de transportmedel, som på ett ur transportkvalitativ synpunkt lämpligt sätt kunna ombesörja dem till lägsta samhällsekonomiska kostnad, och de hittills vidtagna trafikpolitiska åtgärderna ha sålunda icke lett fram till åsyftad balans inom transportapparaten.

Det är enligt trafikutredningens åsikt angeläget, att den framtida trafikpolitiken stimulerar en uppdelning av transportererna de olika trafikgrenarna emellan i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar. I syfte att nå en sådan trafikuppdelning bör man icke bygga vidare på och utvidga det system av tillståndsregleringar, som hittills nyttjats, utan i stället eftersträva en sådan ordning, att konkurrensen mellan transportmedlen direkt leder till den eftersträvade trafikuppdelningen. Konkurrensen måste emellertid då vara effektiv, d. v. s. bedrivs på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt.

Största möjliga likhet i de olika transportmedlens kostnads- och övriga

konkurrensbetingelser bör sålunda eftersträvas. Det skulle stå i strid mot trafikutredningens principiella grunduppfattning att söka skapa den eftersträvade likställigheten genom att även på landsvägstrafiken lägga förpliktelser av det slag som i dag åvila järnvägarna. Dessa järnvägarnas förpliktelser böra i stället borttas så långt detta är förenligt med kravet på upprätthållande av en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar.

De trafikpolitiska åtgärderna skola enligt utredningsdirektiven inriktas på att till lägsta samhällsekonomiska kostnader tillgodose efterfrågan på transporttjänster. Ett principkrav härvidlag är att priset på transporttjänsten täcker den samhällsekonomiska kostnaden för densamma. Detta krav måste emellertid i vissa fall efterges med hänsyn till den minimistandard i fråga om transportförsörjningen, som statsmakterna anse normerande för landets olika delar (kap. IV).

4. I begreppet »tillfredsställande transportförsörjning» torde enligt trafikutredningens uppfattning böra inläggas upprätthållandet av den minimistandard i fråga om transportapparatens dimensionering, som — sett ur samhällets synpunkt — tillgodoser de för befolkning och näringsliv väsentliga trafikbehoven. Att i praktiken konstatera, huruvida kraven på minimitransportstandard i det enskilda fallet äro uppfyllda, ställer sig dock svårt, bl. a. på grund av bristen på jämförande undersökningar på detta område.

Trafikutredningen har icke funnit sig böra uppdra riktlinjer för den statliga trafikpolitiken på grundval av något bestämt lokaliseringspolitiskt program. Trafikpolitiken syftar icke primärt till att i viss riktning påverka befolknings- och näringsutvecklingen men utgör ett sekundärt hjälpmedel för lokaliseringspolitiken. Trafikpolitiken bör sålunda följa och aktivt medverka i det skeende, som äger rum på närings- och befolkningsutvecklingens område. De trafikpolitiska åtgärderna böra samtidigt ej föregripa eller påskynda en till trafiknedläggning föranledande befolknings- och näringsutveckling.

Trafikutredningen hyser uppfattningen, att spörsmålet om den tillfredsställande transportförsörjningen är ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen endast i den del det har avseende å persontrafiken på landsbygden. Vissa standardtransportbehov måste tillgodoses på ett tillfredsställande sätt även om lönsamhet i trafiken därvid ej uppnås. Då det gäller godstrafik synes däremot det företagsekonomiska lönsamhetskravet i princip böra upprätthållas för all ny- och reinvestering. När inflytande transportavgifter vid en såsom rimlig ansedd avgiftsnivå icke täcka kostnaderna för den i fråga om transportmedelsart och turfrekvens till ett minimum nedskurna transportapparaten, måste ett kompensationsförfarande genom driftbidrag övervägas för att säkra upprätthållandet av den såsom nödvändig ansedda trafiken (kap. V).



5. Den transportförsörjning, som skall tryggas för landets olika delar, bör enligt utredningsdirektiven åstadkommas till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Detta trafikpolitiska mål torde enligt trafikutredningens nyss angivna uppfattning bäst kunna nås genom en effektiv konkurrens mellan transportmedlen. Målet kan emellertid icke uppnås på en gång för de olika sinsemellan konkurrerande trafikgrenarna. Endast en anpassning gradvis är möjlig. Ett av de första och viktigaste leden i en sådan anpassning är åvägabringandet av en ordning, varigenom de ekonomiska krafterna inrikta trafikanternas val mellan existerande alternativa transportmedel på sådant sätt, att detta val ger utslag till förmån för det transportmedel, som tillgodoser det ifrågavarande trafikbehovet till lägsta samhällsekonomiska kostnad. En dylik ordning kräver i princip att för varje ifrågakommande transportalternativ den samhällsekonomiska kostnaden för själva transporten inrymmes i den offererade transportavgiften.

Beräkningen av den totala samhällsekonomiska transportkostnaden, d. v. s. den egentliga transportkostnaden plus övriga för trafikanten uppkommande kostnader, här benämnda tilläggskostnader, erbjuder i många fall svårigheter, särskilt på persontrafikens område, och det är i regel endast trafikanten själv, som kan avgöra vilket transportmedel som till lägsta totalkostnad för honom kan tillhandahålla den efterfrågade transporttjänsten. Ur samhällsekonomisk synpunkt är därför upprätthållandet av principen om trafikanternas rätt till fritt val mellan existerande transportmöjligheter av väsentlig vikt. Förutsättningarna härför äro emellertid att de alternativt ifrågakommande transportmedlen arbeta under lika konkurrensbetingelser samt att på dessa transportmedel en anpassning av transportavgifterna till kostnadsstrukturen och av transportservicen till efterfrågeförhållandena hos respektive transportmedel ägt rum.

Det sagda innebär bl. a. att varje trafikgren i princip bör helt svara för de kostnader den förorsakar det allmänna. Med hänsyn till rådande olikheter i detta hänseende har arbetet inom trafikutredningen inriktats på ett förverkligande i princip av ett system med full kostnadstäckning inom samtliga inrikes trafikgrenar, därvid utformandet av en i enlighet härmed reviderad vägtrafikbeskattning träder i förgrunden.

Den i detta sammanhang relevanta kostnaden är den som samhället skulle undvika om transporttjänsten icke komme till utförande, mindre- respektive merkostnaden, och beräkningen av de transportavgifter, som skola åvägabringa en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken, måste baseras på denna kostnad.

Trafikföretaget måste emellertid eftersträva totalkostnadstäckning, innebärande täckning även för den kostnad, som kvarstår sedan från totalkostnaden för hela transporttjänstproduktionen dragits de olika separata produktionsgrenarnas mindrekostnader, här benämnd residualkostnaden. En fördelning av residualkostnaderna inom envar av de olika trafikgrenarna

på sådant sätt att de via transportavgifterna vålla förskjutningar i den på mindrekostnaderna (plus tilläggskostnaderna) baserade trafikuppdelningen kan därvid ur samhällsekonomiska synpunkter ej godtas. Med nuvarande system för motorfordonsbeskattningen synes det emellertid sannolikt att motorfordonstrafikens residualkostnad kan uttas inom ramen för marginalen mellan transportavgiftens undre och övre gränser — bestämda av mindrekostnads-, respektive konkurrensgränserna — vilket icke leder till oekonomisk trafikuppdelning. Detsamma torde gälla huvuddelen av järnvägstrafikens residualkostnad. Täckning för resterande residualkostnadsbelopp torde för järnvägens del, på sätt som i stora drag nu sker, närmast få sökas inom den trafiksektor, där efterfrågan på järnvägstransporter alltjämt är förhållandevis oelastisk.

För åstadkommande av en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning vid en trafikökning, som går utöver kapacitetsgränsen och kräver irreversibla investeringar i fasta anläggningar, kan det vara motiverat att belasta såväl den nytillkommande som den redan existerande trafiken med merkostnaden per trafikenhet av den på lång sikt beräknade trafikökningen.

Med hänsyn till att driften av statens järnvägars trafiksvaga linjer hittills finansierats medelst överskott från de trafikstarka linjerna, vilket i sin tur lett till ett högre taxeutttag på dessa än som varit motiverat av kostnaderna för deras drift, har viss trafik, som utförd på de trafikstarka linjerna i och för sig skulle dragit lägre kostnader än på landsväg, likväl tillförts landsvägstransportmedlen. Därigenom har det totala transportarbetet kommit att utföras till högre samhällsekonomisk kostnad än nödvändigt. Ett bibehållande av kostnadsutjämningen utan dess nuvarande oförmåliga samhällsekonomiska konsekvenser skulle emellertid förutsätta en uppdelning av trafikunderlaget genom regleringsåtgärder i form av skärpt tillståndsreglering inom biltrafiken. En dylik ordning överensstämmer emellertid icke med trafikutredningens tidigare deklarerade principiella trafikpolitiska inställning. Utredningen anser därför, att den icke företagsekonomiskt motiverade kostnadsutjämningen inom den kollektiva transportapparaten måste slopas och att underskottet på de trafiksvaga järnvägs- och busslinjer, som erfordras för beredande av tillfredsställande transportförsörjning, bör täckas genom driftbidrag. Härigenom kunna lättnader i det nuvarande trafikregleringssystemet genomföras (kap. VI).

6. Ett trafikpolitiskt system, vars främsta medel är den effektiva konkurrensen, är i stor utsträckning ägnat att stimulera till effektivitet i trafikföretagens skötsel. Däremot kunna svårigheter uppstå att säkerställa företagsekonomisk effektivitet i fråga om sådana delar av trafiksektorn, där en avskärmning av konkurrensen alltjämt kan befinnas nödvändig för tryggnad av en tillfredsställande transportförsörjning. Detsamma gäller sådan samhällsnödvändig underskottstrafik, vars driftförlust täckes genom en fö-

retagsekonomiskt icke motiverad intern kostnadsutjämning eller genom bidrag från det allmänna.

I syfte att i möjligaste mån eliminera de oförmånliga verkningar på effektiviteten, som ett driftbidragssystem kan medföra, bör lämnande av driftbidrag bygga på vissa bestämda förutsättningar i fråga om trafikens behövlighet och omfattning, vidtagna rationaliseringsåtgärder, taxesättningen och trafikföretagets rörelseredovisning. Periodisk omprövning av bidragsbeloppets storlek erfordras också för att åstadkomma företagsekonomisk effektivisering inom ifrågavarande trafiksektor (kap. VII).

7. En fri konkurrens mellan de olika trafikföretagen på transportmarknaden skulle i och för sig för dessa innebära frihet att gå in på eller ut från transportmarknaden, frihet i prissättningen, frihet att använda även andra konkurrensmedel samt frihet från hänsynstagande till samhällliga, med trafikföretagets affärsintressen ej sammanfallande önskemål om upprätthållande eller anordnande av trafik.

En frihet att använda olika konkurrensmedel i denna vidsträckta omfattning kan eller bör dock icke till alla delar genomföras på transportområdet. Nämnade frihet måste t. ex. harmoniera med de principer, på vilka gällande allmänna näringslagstiftning bygger. Likaså kunna i vissa fall samhällliga önskemål om trafikens anordnande, t. ex. kraven på tillfredsställande transportförsörjning, behöva tillgodoses.

Med ifrågakommande inskränkningar förutsätter etablerandet av likhet i fråga om konkurrensvillkoren samma mått av frihet eller samma grad av bundenhet inom envar av de olika trafikgrenarna vid användningen av konkurrensmedlen — en likformighet som måste förefinnas såväl i det inbördes förhållandet mellan transportmedlen inom en och samma trafikgren som i förhållandet mellan de skilda trafikgrenarna.

Trafikutredningen har diskuterat och tagit ställning till andra uppgivna behov av konkurrensbegränsningar. Den varierande kapitalintensiteten inom de skilda trafikgrenarna återspeglar enligt utredningens uppfattning i mångt och mycket endast en skillnad mellan stor- och småföretag, som återfinnes på många andra områden inom näringslivet och som i och för sig icke synes kunna tagas till intäkt för konkurrensbegränsande åtgärder till skydd för någondera företagargruppen. Vad beträffar de farhågor som uttryckts att vid en fullt fri konkurrens inom lastbilstrafiken arbetstids- och trafiksäkerhetsbestämmelserna skulle överträdas, är spørsmålet härom i realiteten en fråga om möjligheterna att upprätthålla en effektiv kontroll över efterlevnaden av gällande föreskrifter på området, och uttalade farhågor för en överdimensionering av lastbilsbeståndet i yrkesmässig trafik och för en ekonomiskt oförsvärlig pressning av transportpriserna synas enligt utredningens uppfattning vara överdrivna. Trafikanternas berättigade anspråk på en fullt tillfredsställande allmän trafik tjänst torde kunna tryg-

gas genom även framdeles förekommande personell och ekonomisk lämplighetsprövning vid meddelande av tillstånd till yrkesmässig biltrafik.

Likhet i de olika trafikgrenarnas konkurrensvillkor måste först och främst föreligga med avseende å kostnadsbetingelserna, och kostnadsansvarighetsprincipen bör därför genomföras. Vad därvid först angår arbetskraftskostnaderna är trafikutredningen av den uppfattningen, att den löne- och pensionslagstiftning, som reglerar statsbanepersonalens anställningsförhållanden och som i stora delar icke har sin motsvarighet inom andra sektorer av transportväsendet, icke får tagas till intäkt för det antagandet, att möjlighet ej beretts för konkurrens under lika villkor. De olika trafikföretagens totala kostnader för arbetskraften bestämmas i sista hand regelmässigt av situationen på arbetsmarknaden, och skiljaktigheterna mellan den statliga och privata trafiksektorn äro i förevarande hänseende numera icke mera markanta. De få huvudsakligen ses såsom en följd av olikhet i lönesystem och organisationsform.

De skattemässiga pålagorna på transportmedlen måste i princip drabba dessa likformigt för att likhet i konkurrensvillkoren skall föreligga. Trafikutredningen har funnit, att de utanför kostnadsansvaret pålagda skatterna äro relativt sett obetydliga och att de skiljaktigheter, som föreligga mellan olika trafikgrenar dels med avseende å dessa skatter, dels i fråga om finansieringsform och avskrivningsregler, icke motivera att särskilda trafikpolitiska åtgärder insättas för åvägabringande av likställighet i konkurrensvillkoren på denna separata punkt, detta särskilt med tanke på att oklarhet ännu råder om motorfordonstrafikens täckning och inbördes fördelning av sitt kostnadsansvar.

Vad beträffar de av staten reglerade arbetsbetingelser i övrigt, under vilka de olika trafikgrenarna bedriva sina rörelser, kunna trafiksäkerhetsmässiga regleringsåtgärder icke ur trafikpolitisk synpunkt betraktas såsom ett ingrepp från statens sida i den effektiva konkurrensen. Däremot anser trafikutredningen, att de för järnvägstrafiken speciella förpliktelserna — trafikeringsplikt, transportplikt, taxeplikt, etc. — böra borttas så långt samhällsintressena medge. I konsekvens härmed bortfaller kravet på lika-behandling av trafikanterna i fråga om vagnutdelning och avgiftsnedsättningar på järnväg. Statens järnvägars taxor böra anpassas till kostnadsstrukturen och efterfrågeförhållandena, och skyldigheten att hålla tillämplade taxor, inklusive nedsättningar, offentliga bör slopas.

Trafikutredningen har behandlat de metoder, som stå till buds att genom statliga regleringsåtgärder kompensera de olika trafikgrenarna för belastningar med avseende å upprätthållande av olönsam trafik, av utredningen benämnda auktorisationsmetoden, tarifferingsmetoden, punktbeskattningsmetoden, utjämningsfondsmetoden och statsbidragsmetoden. Utredningen har funnit, att endast de två sistnämnda metoderna synas vara förenliga

med ett system med effektiv konkurrens på transportmarknaden och har i det följande förordat ett användande av statsbidragsmetoden (kap. VIII).

8. Den idé, som ligger bakom den effektiva konkurrensen sådan den här tidigare definierats, innefattar bl. a. att transportproducenterna själva skola — på grundval av sina bedömningar utav transportkonsumenternas efterfrågan — via *sin* efterfrågan dimensionera trafikinvesteringarna i såväl fasta anläggningar som rörlig materiel.

Vad beträffar investeringarna i rörlig trafikmateriel bör huvudregeln vara, att trafikföretagens och enskilda personers investeringsverksamhet ej från det allmännas sida bör påverkas i större utsträckning än vad som kan följa dels av den allmänna ekonomiska politik som föres inom landet, dels av att principerna om den fullständiga kostnadsansvarigheten och den effektiva konkurrensen i övrigt genomföras inom transportväsendet i dess helhet.

I fråga om investeringar i fasta trafikanelläggningar nödvändiggör däremot den strukturella anordningen av dagens och morgondagens järnvägs- och landsvägstrafik enligt trafikutredningens uppfattning, att ansvaret för investeringsverksamheten inom dessa trafikgrenar huvudsakligen åvilar det allmänna i enlighet med det principiella system härvidlag, vartill utvecklingen lett.

En ökad samordning av investeringsverksamheten synes ur trafikpolitiska synpunkter påkallad ifråga om de trafikinvesteringar, över vilka staten och kommunerna bestämma, därvid vägar att nå en dylik samordning torde böra sökas bl. a. inom general- och regionplaneinstitutens samt kommunalförbundsbildningens ram.

Det väsentliga investeringskriteriet med avseende å av det allmänna tillhandahållna trafikanelordningar är, att trafikens samhällsekonomiska merkostnad skall kunna med hög grad av sannolikhet förväntas bli täckt. I princip borde merkostnaden för varje separat transportprestation kalkyleras och jämte möjligt bidrag för erhållande av full kostnadstäckning påföras vederbörande kostnadsbärare genom särskild avgift. I praktiken har man emellertid varit hänvisad till en avgiftsbeläggning på mera schematiska, approximativa grunder. Trafikutredningen är av den uppfattningen, att de avvikelser från den korrekta kostnadsansvarigheten, som för framtiden kunna uppkomma genom att en avgiftsbeläggning på mera schematiska och approximativa grunder i viss utsträckning måste av praktiska skäl bibehållas, i regel icke äro större än att det allmännas investeringsverksamhet i det stora hela kan styras av konkurrens- och efterfrågeprinciperna. I vissa fall kan emellertid den kombinerade geografiska och tidsmässiga enhetligheten hos de avgifter, som i form av motorfordonsskatter uttas för användningen av vårt väg- och gatunät, leda till en betydande differens mellan, å ena sidan, de avgifter, som inom en särskild region — t. ex. Stock-

holms- eller Göteborgsregionen — inflyta från trafiken därstädes, och, å andra sidan, de kostnader, denna trafik skulle förorsaka samhället därest investeringsverksamheten styrdes av den vid de enhetliga avgifterna uppkommande trafikefterfrågan. I dylika fall måste till undvikande av felaktigheter i efterfrågeinriktningen övervägas separata åtgärder — särskilda avgiftsdifferentieringar eller fysiska regleringar — för att styra efterfrågan på ett ur samhällsekonomisk synpunkt riktigt sätt.

Den räntefot, enligt vilken kalkylräntan på de statliga trafikinvesteringarna bör beräknas, synes böra bestämmas med utgångspunkt från statens aktuella räntekostnader för upplåning på den allmänna kapitalmarknaden. Härtill bör visst tillägg göras i syfte att jämställa statlig investeringsverksamhet på detta område med enskild sådan, baserad på aktiebolagsform.

I ett av knapphet på kapital och andra produktionsfaktorer präglat läge kunna emellertid icke alla i och för sig räntabla trafikinvesteringar komma till utförande. Ett urval måste då ske och graden av samhällsekonomisk lönsamhet bör vara principiellt avgörande för den inbördes prioritet mellan de olika investeringsprojekten. I den mån kravet på tillfredsställande transportförsörjning inom landets olika delar härigenom icke skulle bli tillgodosett, måste dock hänsyn till detta förhållande givetvis tagas vid investeringsavvägningen.

Investeringarna i fasta trafikanläggningar måste ske planmässigt. En nödvändig förutsättning för upprättandet av en samhällsekonomiskt godtagbar plan för tillgodoseende av trafikbehoven är att en i möjligaste mån korrekt uppskattning kan göras av den framtida trafikefterfrågans omfattning och struktur. Prognoser i förevarande hänseende föreligga för närvarande huvudsakligen för landsvägs- och järnvägstrafikens sektorer. Aktuella långtidsplaner för trafikinvesteringar utgöras av 1957 års vägplan och en inom järnvägsstyrelsen år 1960 upprättad beräkning av järnvägsinvesteringsbehoven åren 1960—1979.

De angivna efterfrågeprognoserna ha haft liknande utgångspunkter och ha i stora delar uppbyggts på sammanstämmande förutsättningar. I fråga om fjärrgodstrafiken repliera prognoserna dock delvis på samma trafikunderlag. Med de modifikationer, som kunna ifrågakomma på sistnämnda område, harmoniera de med trafikutredningens uppfattning om landtransportmedlens »naturliga verksamhetsområden» och synas vid investeringsavvägningen kunna tjäna såsom underlag för bedömning av trafikefterfrågans framtida inriktning. I de delar en lönsamhetsuppskattning nu kan göras, synas vägplanen och järnvägsinvesteringsplanen generellt sett uppfylla räntabilitetskravet.

Det är trafikutredningens uppfattning att vägplanen, som för en tjugofemårsperiod omfattar statliga väg- och gatubyggnadsinvesteringar om 21,1 miljarder kr. i 1956 års priser, bör ur trafikpolitisk synpunkt realiseras i avsedd takt och omfattning. Likaså förordar utredningen ur samma synpunkt,

att i järnvägsinvesteringsplanen för åren 1960—1979 angivet investeringsprogram om 5,2 miljarder kr. i 1959 års priser realiseras, innebärande järnvägsinvesteringar under de närmaste åren av storleksordningen 350 milj. kr. per år. Detta innebär dock självfallet icke, att man bör binda sig för 20-årsplaner. Planerna böra från tid till annan överses mot bakgrunden av den faktiska utvecklingens förhållande till de prognoser, på vilka planerna baserats, och sålunda bli föremål för rullande revision.

Skulle det visa sig icke alltid bli möjligt att avdela mot investeringsplanerna svarande del av samhällsresurserna, torde avvägningen mellan de skilda investeringsönskemålen inom trafiksektorn böra ske utifrån vad som är samhällsekonomiskt mest lönsamt, bortsett från investeringar som äro nödvändiga för att upprätthålla minimitransportstandarden. Investeringsprogrammen böra dock vid avvägningen ses såsom helheter, och strävan bör vara att fullfölja dem såsom sådana men med de modifikationer i fråga om takten för deras förverkligande, som nödvändiggöras. Vid en schematisk bedömning av lönsamhetsgraden synes det berättigat att utgå från att näringsfrämjande trafikinvesteringar såsom regel ha hög samhällsekonomisk angelägenhetsgrad (kap. IX).

9. En omställning på en gång av hela transportapparaten i enlighet med de trafikpolitiska riktlinjer, trafikutredningen uppdragit, är av olika skäl varken möjlig eller lämplig. Det synes därför nödvändigt att genomföra det trafikpolitiska reformarbetet successivt och på grundval av en lämpligt utformad tidsplan.

Då nackdelarna av den nuvarande ordningen, sedda från samhällsekonomisk synpunkt, till övervägande del framträda inom järnvägssektorn, är det angeläget att i första hand söka åstadkomma större likställighet mellan järnvägen och övriga trafikgrenar genom att såvitt möjligt i ett sammanhang eliminera på järnvägssidan till följd av företagsekonomiskt icke motiverade kostnads- och arbetsvillkor föreliggande belastningar. Vad beträffar de konkurrensbegränsande regleringarna på landsvägstrafikens område ingår ett borttagande i möjligaste mån av desamma i det trafikpolitiska reformprogrammet, men hävandet av dessa regleringar kan av skilda skäl endast ske etappvis. Trafikutredningen räknar härvid med tre reformetapper, med sikte på att det nya trafiksystemet på landtrafikens område skall ha trätt i full funktion under den senare delen av 1960-talet.

Till den första reformetappen har trafikutredningen sammanfört de trafikpolitiska åtgärder, vilka ansetts omedelbart kunna och böra vidtas. Dessa innefatta reformåtgärder på järnvägsområdet, utvidgning av rätten till samåkning i privat personbil och till bedrivande av uthyrningsrörelse, åtgärder för frigivande av viss lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik, vissa åtgärder med avseende å den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil samt åtgärder på den inrikes luftfartens och den yrkesmässiga traktortågstrafi-

kens områden för åstadkommande av större likställighet mellan trafikgrenarna med avseende å ansvaret för det allmännas kostnader för trafiken.

Under den andra etappen i reformprogrammet ha sammanförts åtgärder för en så långt möjligt gående liberalisering av hela den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken samt åtgärder för säkerställande av samhällsnödvändig buss- och drosktrafik.

I den tredje och sista reformetappen slutligen ingå åtgärder för liberalisering av fjärrtrafiken med lastbil och buss, fortsatta åtgärder i strävan att slutligt förverkliga kostnadsansvarighetsprincipen inom samtliga trafikgrenar, åtgärder som kunna aktualiseras på den inrikes luftfartens område till följd av det nya trafikpolitiska läget, slutligt ordnande av driftbidragsgivningen till olika slag av samhällsnödvändig underskottstrafik samt omprövning av trafikmyndigheternas organisation och arbetsuppgifter (kap. X).

10. I den första reformetappen ingående trafikpolitiska åtgärder ha, såsom nämnts, mera utförligt behandlats av trafikutredningen. Vad järnvägarna beträffar kan det antas, att ett maximalt utnyttjande av den i begreppet effektiv konkurrens liggande friheten för järnvägarna att nedlägga sådana järnvägslinjer, där driften icke är affärsmässigt motiverad, skulle innebära, att inemot 50 procent av vårt järnvägsnät skulle falla bort. Samhällsekonomiska, sociala och beredskapsmässiga hänsyn måste emellertid begränsa järnvägsnedläggningens omfattning. Utredningen har i samråd med järnvägsstyrelsen sökt komma fram till ett realistiskt program för nedläggningsundersökningar. Programmet innebär, att under tiden fram till den 1 januari 1965 nedläggningsmöjligheterna i fråga om trafiksvaga järnvägslinjer av tillhoppa ca 3 840 km längd, vilka beräknas vid ingången av budgetåret 1961/62 medföra ett driftunderskott av 116 milj. kr., skola undersökas av järnvägsstyrelsen.

Beträffande vissa trafiksvaga järnvägslinjer står det klart att de av samhällseliga skäl måste bibehållas tillsvidare eller på längre sikt, t. ex. inlandsbanan. Driftunderskottet av dessa linjer beräknas vid ingången av budgetåret 1961/62 uppgå till 78 milj. kr. Belastningen på statens järnvägar till följd av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikering torde i dagens läge totalt sett röra sig om ca 200 milj. kr. Trafikutredningen anser för sin del, att en av de väsentligaste förutsättningarna för friare förhållanden på transportmarknaden är, att statens järnvägar för framtiden *helt* kompenseras för trafikeringssplikten med avseende å de trafiksvaga järnvägslinjerna med ett till storleken årligen omprövat belopp. Driftbidrag torde därför fortsättningsvis böra lämnas statens järnvägar för upprätthållandet av driften på icke blott de trafiksvaga järnvägslinjer, som tillsvidare måste bibehållas, utan även på dem som avses skola men ej hunnit nedläggas.

Med den anordning för fastställande av compensation för den kvarvarande trafikeringssplikten, som trafikutredningen därmed föreslår, blir för



framtiden behovet av en separatredovisning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat mer påtagligt än tidigare. Utredningen föreslår därför, att såsom villkor för driftbidraget måtte föreskrivas bl. a. att årligen en på vart tredje år verkställd bandelsundersökning grundad redovisning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat lämnas Kungl. Maj:t i motiveringen för järnvägsstyrelsens anslagsäskanden, så att öppen insyn kan erhållas över driftbidragets användning och i fråga om den utsträckning, i vilken det fortsättningsvis kan anses försvarligt ur samhällets synpunkt.

Trafikutredningen förordar, att driftbidraget för statens järnvägars underskottstrafik även fortsättningsvis skall utgå av allmänna budgetmedel. Utredningen avser emellertid att till fullföljande av utredningsdirektiven senare och efter det att även frågan om den framtida vägtrafikbeskattningen behandlats återkomma med synpunkter på en finansiering via en utjämningsfond inom den totala transportapparatens ram.

Gentemot framkomna förslag rörande ändrad form för nedläggningsärendenas behandling, exempelvis inom en parlamentariskt sammansatt nämnd, finner trafikutredningen för sin del nuvarande handläggningssång böra såsom i allt väsentligt tillfredsställande bibehållas.

En forcering av nedläggningsarbetet i av trafikutredningen föreslagen takt förutsätter möjligheter att utanför de ordinarie väganslagets ram kunna utföra erforderlig vägupprustning, och utredningen föreslår, att på anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten fortsättningsvis upptas belopp av sådan storlek, att de planerade järnvägsnedläggningarna och i samband därmed stående upprustning av vägnätet icke fördröjas därigenom, att erforderliga medel ej stå till omedelbart förfogande (kap. XI).

11. Trafikutredningen delar i princip den av statsutskottet vid 1953 års riksdag uttalade uppfattningen, att en konkret plan för eventuellt ifrågakommande ombyggnader till normalspår av smalspåriga järnvägslinjer bör uppgöras, därvid utredningen förutsätter, att planen grundas på en långsiktig bedömning av den framtida trafikutvecklingen. Utredningen har ansett det lämpligt att för planens upprättande erforderliga breddningsundersökningar utföras parallellt med nedläggningsundersökningarna.

Mot den i dagens läge föreliggande trafikekonomiska bakgrunden synas för breddningsundersökning främst kunna ifrågakomma järnvägslinjerna Kalmar—Berga med sidolinjen Sandbäckshult—Mönsterås, Finsspång—Ljusfors och Forshem—Skara—Vara—Göteborg. Vissa andra järnvägslinjer, närmast Karlshamn—Vislanda, Norreryd—Kvarnamåla och Bredåkra—Växjö, torde med hänsyn till tidigare uttalanden från riksdagens sida lika så böra undersökas.

Allteftersom breddnings- och nedläggningsundersökningarna färdigställas och breddningsalternativet eventuellt befinnes böra förordas, böra breddningsprojekten på grundval av Kungl. Maj:ts beslut härom av järnvägssty-

relsen införas i en allmän breddningsplan och där inbördes graderas efter räntabilitet. Realiserandet av de i breddningsplanen upptagna projekten blir en fråga som torde få bedömas i den ordning, som tillämpas för statens järnvägars investeringar i övrigt.

Frågan om ombyggnad av smalspårslinjer i syfte att undvika omlastning av gods bör enligt trafikutredningens uppfattning bedömas på samma sätt som varje annan nyinvestering i anläggningar för godstrafik, innebärande bl. a. att lönsamhetskravet i princip bör upprätthållas.

De för befolkning och näringsliv väsentliga transportbehov, som en smalspårslinje betjänar, böra i princip med i stort sett bibehållen transportstandard tillgodoses till lägsta samhällsekonomiska kostnad. När det gäller de fall, i vilka trafikutredningen ansett breddningsundersökning kunna av olika skäl ifrågakomma, torde därför samtliga tre transportalternativ (landsvägstrafik, smalspårdrift eller normalspårdrift) böra lönsamhetsundersökas på grundval av mer- och mindrekostnadskalkyler samt inbördes jämföras. Skulle alternativet med nedläggning och ersättningstrafik på landsväg visa sig samhällsekonomiskt förmånligast och ej eftersätta kravet på tillfredsställande transportförsörjning, torde detta alternativ böra föredras. I övriga fall uppstår fråga om val mellan bibehållande av smalspårdriften eller breddning av banan. Det är sålunda endast i fall av sistnämnda slag som frågan om breddning får aktualitet såvitt gäller trafiksvaga smalspårslinjer.

Att valet mellan de olika alternativen såsom i det föregående angetts bör ske på basis av ren räntabilitetsbedömning utesluter icke, att även andra synpunkter, såsom arbetsmarknads-, lokaliserings- och försvarspolitiska, kunna influera på breddningsfrågornas bedömning och aktualisera andra breddningsprojekt än sådana som äro fullt trafikekonomiskt motiverade.

Trafikutredningen har bl. a. med anledning av särskild Kungl. remiss mera detaljerat studerat vissa separata breddningsprojekt. Utredningen har därvid bl. a. funnit, att skäl till ombyggnad av järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara icke föreligga. Starka skäl synas i stället tala för linjens nedläggning. Vidare synes frågan om breddning av järnvägslinjen Kalmar—Berga kunna bedömas separat från spørsmålet om en sydostkustbana, för vars anordnande trafikutredningen icke funnit några avgörande skäl hittills ha förebragts.

Trafikutredningen föreslår slutligen att 1946 års riksdags principbeslut om breddning av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö tages under omprövning och att så även måtte ske beträffande 1945 års riksdags beslut om breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö (kap. XII).

12. Också i fråga om nybyggnad av järnvägslinjer anser trafikutredningen, att lönsamhetskravet i princip bör upprätthållas för all nyinveste-

ring i syfte att tillgodose behov av godstransporter. Vidare torde byggande av järnväg icke böra ifrågakomma för nyetablering av persontrafik, som på järnväg ej beräknas bli lönsam, därest billigare, mot trafikbehovet svarande transportalternativ kunna tillgripas. I praktiken kunna å andra sidan arbetsmarknads-, lokaliserings- och försvarspolitiska överbägganden påverka bedömningen av huruvida visst nybyggnadsprojekt bör trots bristande räntabilitet komma till utförande.

Trafikutredningen har funnit, att av de framlagda nybyggnadsprojekt, som ännu ej förts fram till slutgiltigt avgörande, i nuvarande läge icke något torde fylla de lönsamhetsfordringar, som utredningen uppställt såsom villkor för nybyggnad av järnvägslinje och har icke kunnat konstatera förefintligheten av något ytterligare nybyggnadsprojekt avseende järnväg för allmän trafik, vars realiserande kan te sig för närvarande eller inom överskådlig framtid trafikpolitiskt angeläget (kap. XIII).

13. Trafikutredningen har kommit till den uppfattningen, att en differentiering av den ekonomiska målsättningen för de statens järnvägars linjer som innefattas i det s. k. affärsbanenätet och för de trafiksvaga järnvägslinjerna är nödvändig. I fråga om affärsbanenätet tar målsättningen sikte på erhållande av visst nettoöverskott men i fråga om de trafiksvaga linjerna på minimering av driftunderskottet och därmed av behovet utav driftbidrag. I vad angår affärsbanenätet, på vars drift ur principiell synpunkt i stort sett endast företagsekonomiska aspekter böra anläggas, måste detta sålunda enligt utredningens uppfattning anses såsom en separat rörelsegren, och utredningen anser att någon anledning att bibehålla maximitaxor inom järnvägstrafiken i princip icke längre förefinnes.

Trafikutredningen föreslår följande modifikationer i den hittills gällande ekonomiska målsättningen för statens järnvägar. Strävan att erhålla viss avkastning på statskapitalet begränsas till den på affärsbanenätet belöande delen av detta kapital och inriktas på en genomsnittlig förräntning om tillsvidare mellan 5 och 6 procent av denna kapitaldel. Av avkastningen bör ett belopp motsvarande för närvarande  $4\frac{3}{4}$  procent, d. v. s. normalräntefoten å lån från statens utlåningsfonder, å 75 procent av affärsbanenätets statskapital inbetalas till statsverket före avskrivningar.

Statens järnvägars avkastningsmöjligheter komma att under längre tid framåt väsentligt påverkas av särskilt höga pensionsutgifter, bl. a. i form av avgifter till ATP, vartill kommer att statens järnvägar icke getts möjlighet att i erforderlig utsträckning fondera medel för kommande pensionsutbetalningar. Vid bedömandet av utgångspunkterna för taxesättningen bör hänsyn till dessa finansiella förpliktelser icke tagas i större utsträckning än de motsvara de försäkringstekniskt beräknade pensioneringskostnaderna. Härvid uppstående spörsmål om hur uppkommande differens mellan dessa kostnader och de aktuella pensionsutgifterna skall finansieras under

de närmaste decennierna finner trafikutredningen böra göras till föremål för utredning i särskild ordning.

Trafikutredningen förordar, att det av målsättningen omfattade förräntningskravet skall anses inkludera såväl s. k. framåtblickande som bakåtblickande förräntning.

Trafikutredningen anser, att statens järnvägar, sedan av utredningen förordade åtgärder vidtagits i syfte att åstadkomma en gynnsammare kostnadsstruktur inom järnvägsdriften, böra äga rätt att verkställa avskrivningar efter konjunkturläget, vilket innebär tillämpande av variabla avskrivningar sammanlagt under en lämpligt avvägd tidsperiod, exempelvis sex år.

I vad angår de trafiksvaga järnvägslinjerna böra också dessa, i den mån de komma att bibehållas, betraktas såsom en separat rörelsegren. Förräntningskravet på det i dessa linjer nedlagda statskapitalet bör så snart ske kan slopas, och trafikutredningen förutsätter, att järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t avger härav föranledd nedskrivningsframställning.

Förverkligandet av ett system med effektiv konkurrens förutsätter i princip att de hittills grundläggande kraven på taxornas enhetlighet i tiden och i rummet efterges eller modifieras, och trafikutredningen anser, att statens järnvägar i sin rörelse böra tillämpa normaltaxor, vilka må kunna såväl under- som överskridas vid avgiftsättningen i det enskilda fallet. Med det trafikpolitiska system, som utredningen förordar, bör det vidare för framtiden tillkomma järnvägsstyrelsen att själv bestämma statens järnvägars taxesättning under beaktande av vissa synpunkter härpå, som utredningen anfört.

Trafikutredningen har mera detaljerat behandlat frågan om taxemässig samordning av järnvägs- och biltrafik och har i fråga om generell tillämpning av järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet funnit ett dylikt system komma att medföra en årlig primär intäktsminskning för de statliga trafikrörelserna av storleksordningen 5 milj. kr. vid järnvägsnätets nuvarande omfattning. Härtill skulle komma uteblivande intäktsökning vid kommande nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer genom att övergång till snittaxeberäkning icke komme att äga rum, av utredningen uppskattad till ca 5 milj. kr., ävensom merkostnader för trafikföretagen i och för samtrafikens administration.

Införandet av järnvägstaxa såsom egentlig samtrafiktaxa saknar enligt trafikutredningens uppfattning i stort sett betydelse när det gäller personsamtrafiken järnväg—billinje. Problemet koncentrerar sig därför närmast till styckeodssamtrafiken. Vad denna beträffar har utredningen funnit skiljaktigheterna i kostnads- och taxestruktur mellan järnvägs- och billinjetrafiken vara så pass stora, att en tillämpning av järnvägstaxan i nuvarande utformning såsom gemensam taxa icke är genomförbar. En omändring av järnvägens styckeodstaxa till överensstämmelse med billinjernas kostnads-

förhållanden skulle sannolikt avlägsna densamma från järnvägsdriftens kostnadsstruktur på detta område, något som bl. a. med hänsyn till stycke-godssamtrafikens obetydliga andel av järnvägens totala styckegodstrafik ej kan komma i fråga. Utredningen har sålunda funnit, att det ur samhälls- och järnvägsekonomiska synpunkter och vid det trafikpolitiska system, som utredningen förordar, icke finnes utrymme för en anordning, varigenom på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet skulle tillämpas uteslutande järnvägstaxor och tillsvidare ej heller andra för järnvägs- och biltrafik gemensamma taxor.

Frågan om tillämpning av järnvägstaxorna i samtrafik med billinjer, vilka ersätta nedlagda järnvägslinjer, ingår enligt trafikutredningens uppfattning såsom en oskiljaktig del av det större problemet om gemensamt införande av järnvägstaxorna på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet och bör bedömas från samma utgångspunkter som hela detta problem. Såsom övergångsåtgärd vid nedläggning av trafiksvag järnvägslinje torde dock ett av järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t överlämnat förslag om snittaxsystem med reducerad billinjeavgift kunna tjäna. Utredningen föreslår i övrigt att föreliggande framställningar om införande av genomgående avgiftsberäkning i samtrafik järnväg—billinje icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd (kap. XIV).

14. Ett frigivande av rätten att bruka privata personbilar för all slags yrkesmässig trafik står principiellt helt i samklang med den frihet i transportmedelsanvändningen, som en fullt ut genomförd effektiv konkurrens innebär. Emellertid begränsas möjligheterna till en sådan frihet tillsvidare av hänsynen till upprätthållandet av en tillfredsställande transportförsörjning med reguljära transportmedel. Med den utveckling, som personbilismen fått, har trafikutredningen funnit det i dagens läge icke vara trafikpolitiskt motiverat att bibehålla gällande inskränkningar av möjligheterna till sambbruk av privata personbilar för resor till och från arbetsplats, och utredningen föreslår därför, att från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser skola undantas de fall, där ägare av personbil vid direkt färd därmed mellan egen bostad och arbetsplats mot ersättning medtar uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats (kap. XV).

15. Möjligheterna att etablera rörelse för yrkesmässig uthyrning av motorfordon och traktortåg utan att förare ställes till förfogande (uthyrningsrörelse) äro för närvarande begränsade genom behovs- och lämplighetsprövning. Några trafikpolitiskt vägande skäl för ett bibehållande av behovsprincipen har trafikutredningen icke kunnat finna, medan lämplighetskravet och kravet på godkännande av i uthyrningsrörelse brukade fordon med hänsyn till trafiksäkerheten och allmänhetens berättigade anspråk på fullgod uthyrningsservice alltjämt synas böra med kraft vidmakthållas.

Utredningen föreslår, att den i yrkestrafikförordningen intagna föreskriften om prövning av ifrågasatt uthyrningsrörelses behövlighet slopas (kap. XVI).

16. Vid den successiva uppmjukningen av den gällande biltrafikregleringen på godstrafikens område har 1953 års trafikutredning i första hand till omprövning upptagit det av 1944 års trafikutredning på sin tid framlagda förslaget om fri s. k. kooperativ körning. Det synes inom vissa näringsområden — främst inom jordbruket samt vissa delar av köpmanna- och konsumentkooperationens områden — vara av behovet påkallat att bereda bolag eller föreningar, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter med lastbil, författningsenlig möjlighet att utan trafikmässig behovsprövning själva yrkesmässigt ombesörja dessa transporter. Ur trafikpolitisk synpunkt torde emellertid en dylik möjlighet bidra till en effektiv konkurrens huvudsakligen genom sin potentiella verkan utan att behöva tagas i anspråk annat än i fall, där anordnandet av kooperativ körning klart ter sig såsom det trafikekonomiskt mest fördelaktiga alternativet.

1953 års trafikutredning är för sin del inriktad på ett slopande av behovsprövningen vid kooperativ körning med bibehållande i övrigt av trafiktillståndssystemet. Med tanke på transportförsörjningen i trafiksvaga områden anser utredningen behovsprövning dock böra äga rum i de fall, där tillståndsmyndigheten finner så böra ske med hänsyn till upprätthållandet av tillfredsställande transportförsörjning.

Trafikutredningen har icke räknat med att den fria kooperativa körningen kommer att få en sådan omfattning, att den yrkesmässiga trafikens trafikunderlag mera avsevärt skulle ändras och därmed större strukturella förändringar inträda med väsentliga följder för de i åkeribranschen engagerade. Ett frigivande av den kooperativa körningen när det gäller fjärrtrafiken skulle emellertid kunna medföra återverkningar för den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil och för fjärrtrafiken på järnväg, vilka icke ännu äro klarlagda och vilka med hänsyn till den oklarhet, som även råder om graden av likhet i kostnadsbetingelserna mellan järnväg och motorfordon, böra föranleda viss varsamhet vid fastställande av regleringslättningens primära omfattning genom dess begränsning till lokala och regionala transporter. Tillstånd till kooperativ körning synes därför lämpligen tillsvidare böra avse transporter inom det län, där de för körningen använda lastbilarna skola vara stationerade, samt därtill angränsande län under iakttagande av gällande lokalområdesbestämmelser. Med den här föreslagna liberaliseringsanordningen har utredningen emellertid icke tagit ställning till det sätt, på vilket det av den andra reformetappen omfattade fullständiga frigivandet av den lokala yrkesmässiga lastbilstrafiken bör utformas i tekniskt hänseende.

Tillstånd till kooperativ körning föreslås skola meddelas av länsstyrelsen

i det län, där de för körningen avsedda fordonen skola ha sin stationsort, efter ett förenklat handlägningsförfarande. Yrkestrafikförordningens bestämmelser om taxa och transportskyldighet avses ej skola äga tillämpning på den kooperativa körningen, såvida ej länsstyrelsen, därest särskilda skäl föreligga därtill, förordnar att viss maximitaxa skall tillämpas.

Trafikutredningens förslag rörande den kooperativa körningen går sålunda ut på att föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik slopas, då ansökan om trafiktillstånd avser rätt för bolag eller förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visas ha behov av godstransporter med lastbil för egen rörelse och vars huvudsakliga uppgift är att tillgodose detta behov, att uteslutande för delägares eller medlems räkning utföra dylika transporter i beställningstrafik inom visst samt till det samma angränsande län, under förutsättning dock att vederbörande länsstyrelse icke med hänsyn till upprätthållandet av tillfredsställande transportförsörjning finner behovsprövning böra ske (kap. XVII avsnitt A).

17. Trafikutredningen har vidare upptagit frågan om lättnader i regleringen av de yrkesmässiga skogskörslorna med lastbilar och traktortåg. Ur transporthushållningens synpunkt har frågan om ett bättre utnyttjande av landets traktorbestånd länge varit aktuell. Vid ett system med effektiv konkurrens förutsätter emellertid ett frigivande av de yrkesmässiga skogskörslorna med traktortåg, att traktortåg i yrkesmässig trafik underkastas vägtrafikbeskattning, och utredningen framlägger, för att skapa förutsättningar för en liberalisering på förevarande område, såsom nedan närmare anges provisoriskt förslag härom. Trafiksäkerhetssynpunkter måste jämväl anläggas på ett dylikt frigivande, och utredningen föreslår i anslutning härtill, att i yrkesmässig traktortågstrafik använda traktorer och släpvagnar skola, efter besiktning, vara registrerade i bilregistret, traktorerna i en ny särskild grupp för beskattade traktorer samt släpfordonen antingen i den nuvarande gruppen för släpfordon byggda för koppling till bil eller ock i en ny särskild grupp för släpfordon byggda för koppling till traktor. Under angivna förutsättningar synas yrkesmässiga skogskörslor med traktortåg böra undantas från tillämpningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser.

Ett frigivande av skogstransporterna inom traktorsektorn låter sig emellertid icke väl förena med ett bibehållande av behovsprövningen för yrkesmässiga lastbilstransporter i skogsbruket. Lättnader även med avseende å sistnämnda transporter te sig i dagens läge särskilt betydelsefulla och angelägna. Liberaliseringen på detta område bör enligt trafikutredningens uppfattning ske genom behovsprövningens borttagande under bibehållande i övrigt av trafiktillståndssystemet. Av enahanda skäl som anförts i fråga om den kooperativa körningen böra de icke behovsprövade trafiktillstånden för skogskörslor med lastbil avse transporter inom det län, där lastbilen

skall vara stationerad, samt därtill angränsande län — ett förslag som ej heller i detta fall innebär något ställningstagande till den tekniska utformningen av den andra reformetappens liberaliseringsåtgärder. Trafiktillstånd föreslås skola meddelas av vederbörande länsstyrelse efter förenklat handläggningsförfarande.

Enligt trafikutredningens uppfattning är det ett oavvisligt krav vid en effektivisering av konkurrensen på skogstransporternas område, att trafikföretagen icke av konkurrensen föränledas att ta såväl för den allmänna trafiksäkerheten som för den anställda förar- och lasthjälppersonalen vådliga överlastar på fordonen. Den avsevärda begränsning av kontrollmöjligheterna på detta område, som kungörelsen den 23 mars 1945, nr 75, visat sig medföra, har föränlett utredningen att uttryckligen biträda av statspolisintendenten samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen gjorda framställningar om kungörelsens upphävande.

Yrkestrafikförordningens bestämmelser om taxa och transportskyldighet föreslås icke skola gälla i fråga om yrkesmässiga skogskörslor.

Trafikutredningen föreslår sålunda, att från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser skola undantas transporter i skogsbruket utslutande av rundvirke, ved och träkol med traktortåg (vari ingår allenast traktor, för vilken traktorskatt erlagts, samt ett eller flera registrerade släpfordon) samt att föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik med lastbil slopas, då ansökan om trafiktillstånd avser transporter i skogsbruket av utslutande rundvirke, ved och träkol inom visst samt till detsamma angränsande län (kap. XVII avsnitt B).

18. Trafikutredningen föreslår vidare, att föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik slopas, då ansökan avser *antingen* tillstånd till sådan linje- eller beställningstrafik med lastbil, i vilken utslutande befordras mjölk på uppsamlingslinje samt i samband därmed fyllnads- och returgoods *eller ock* tillstånd att i beställningstrafik utföra utslutande renhållningstransporter med lastbil eller traktortåg (vari ingår allenast traktor, för vilken traktorskatt erlagts, samt ett eller flera registrerade släpfordon).

Därjämte föreslår trafikutredningen, att från tillämpning av yrkestrafikförordningens bestämmelser undantas transporter i samband med snöröjning av snö och is med lastbil eller traktortåg (vari ingår allenast traktor, för vilken traktorskatt erlagts, samt ett eller flera registrerade släpfordon; kap. XVII avsnitt C och D).

19. Uppskattningsvis kunna samtliga av den första reformetappen omfattade liberaliseringsåtgärder på den lokala lastbils- och traktortågstrafikens område antas beröra, om fraktbeloppen läggas till grund för beräkningarna, 20 å 25 procent av det trafikarbete, som för närvarande utföres



med lastbilar i beställningstrafik. När det gäller att bedöma den sammanlagda omställningsverkan, som genomförandet av dessa åtgärder kan beräknas medföra för de i åkeribranschen engagerade, är den fasta tendensen till fortlöpande tillväxt av behoven utav godsbefordran på landsväg av väsentlig betydelse. Övervägande skäl tala för att de på åkerirörelse specialiserade trafikföretagen vid en kostnads- och efterfrågeanpassad fraktprissättning skola fortsatt hävda sig i konkurrensen. Omställningsverknningar torde därför närmast göra sig gällande endast för sådana trafikföretag, som sakna förutsättningar att anpassa sig till den effektiva konkurrensens krav. Med den begränsning av de i den första reformetappen ingående liberaliseringsåtgärderna, som trafikutredningen föreslår, torde besvärligheter i socialt hänseende ej behöva uppträda i en utsträckning, som erfordrar vidtagande av särskilda övergångsåtgärder, under förutsättning att användningen av otillåtna konkurrensmedel med kraft stävjas (kap. XVII avsnitt E).

20. Ur trafikpolitisk synpunkt är bl. a. av nämnda anledning en förbättrad vägtrafikkontroll högst angelägen. Från de synpunkter, trafikutredningen har att anlägga på denna fråga, vill utredningen starkt understryka angelägenheten av att ordningsstatspolisens resurser väsentligt utökas. Vidare förordar utredningen en tillsvidare tillfällig förstärkning av biltrafiknämndens personalresurser, som möjliggör en fördubbling av dess nuvarande kapacitet för kontroll av färdskrivardiagram under utnyttjande av eventuella för ändamålet lämpade maskinella hjälpmedel vid diagramgranskningen.

Angelägenheten av en utökad trafikövervakning accentueras särskilt vid genomförandet av de liberaliseringsåtgärder, som trafikutredningen ovan föreslagit med avseende å viss lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågs- trafik (kap. XVIII).

21. Vad beträffar den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil ter det sig icke längre nödvändigt, att behovsprövningen vid ansökan om tillstånd till transportförmedling, där det — sedan i de särskilda fallen beaktats den eventuella förefintligheten av stickspår, som vid järnvägstransport kunna användas av ifrågakommande befraktare — framstår såsom sannolikt att de ifrågasatta transporterna samhällsekonomiskt sett kunna såväl nu som i framtiden ske till lägre kostnad med lastbil än på järnväg, tar hänsyn till föreliggande transportlägenheter på järnväg. Prövningen torde i dylika fall kunna inskränkas till transportförmedlingens behövlighet med hänsyn till redan befintliga transportförmedlings- och lastbilsrörelser. Inom här ifrågasvarande sektor av fjärrtrafiken synes det vidare ur transportservice- och företagsekonomisk synpunkt mindre ändamålsenligt, att transportförmedling i viss transportrelation tillåtes för godsbefordran i endast den ena rikt-

ningen. En — tillsvidare behovsprövad — justering av turlistan, som bygger på transporträtt i båda riktningarna, synes här önskvärd.

Trafikutredningen föreslår, att prövningen av ansökningar om tillstånd till transportförmedling måtte tillsvidare modifieras på nyss angivet sätt (kap. X avsnitt A 5).

22. En klar förskjutning i omfattningen av de kompetensområden som med avseende å tillståndsgivningen för beställningstrafik med lastbil falla under biltrafiknämnden, å ena, samt länsstyrelserna, å andra sidan, har under 1950-talet ägt rum. För att i möjligaste mån söka återföra kompetensfördelningen till att motsvara dess ursprungliga syftemål — nämligen att åt lokala myndigheter förbehålla tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som kan väntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter, och att hos biltrafiknämnden bibehålla tillståndsprövningen i fråga om det fordonsbestånd, som i första hand synes vara avsett för fjärrtrafik — föreslår trafikutredningen, att endast tillstånd att i beställningstrafik använda lastbil med maximilast överstigande 6,5 ton eller lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 8 ton, skola meddelas av biltrafiknämnden. Tillstånd avseende fordon eller fordonskombinationer av denna storlek föreslås dock skola meddelas av länsstyrelsen, därest trafiken skall äga rum uteslutande inom ett område, som icke sträcker sig utöver det län, där stationsorten är belägen, samt därtill angränsande län (kap. XIX avsnitt A).

23. I avvaktan på en slutlig prövning av biltrafiknämndens eventuella framtida arbetsuppgifter och organisation föreslår trafikutredningen i syfte att åstadkomma en ordning, som ger största möjliga objektivitet och kontinuitet vid trafiktillståndsgivningen,

*antingen* att en beslutsform inom nämnden införes, enligt vilken nämndens tillståndsbeslut fattas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar med rätt för ledamöterna i nämnden att delta i överläggningar angående besluten samt få sina meningar, därest de avvika från fattat beslut, antecknade till protokollet,

*eller ock* att antalet ledamöter i nämnden från nuvarande sju utökas till tio, därvid de nytillkommande ledamöterna, utan att i nämnden företräda speciella, av yrkestrafikregleringen berörda trafik-, yrkes- eller näringsintressen, skola äga sakkunskap i fråga om de viktigare samhällsekonomiska intressen, som hänga samman med det inrikes transportväsendets utformning i dess helhet (kap. XIX avsnitt B).

24. En förutsättning för ett frigivande av de yrkesmässiga skogstransporterna med traktortåg är, såsom ovan antytts, att traktorer som användas i yrkesmässig trafik skola på sikt fullt ut bära sitt vägkostnadsansvar. I av-

bidan på slutförandet av den inom trafikutredningen pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen har utredningen ansett, att ifrågavarande traktorer böra underkastas en ur konkurrenssynpunkt lämpligt avvägd fordonsbeskattning av provisorisk natur.

Trafikutredningen föreslår, att för med annat drivmedel än bensin drivna traktorer, vilka användas i yrkesmässig trafik, traktorskatt skall utgå med årsbelopp om 720 kr. vid tjänstevikt under 1 500 kg, 900 kr. vid tjänstevikt 1 500—2 499 kg och 1 200 kr. vid tjänstevikt över 2 499 kg. Utredningen förutsätter därvid att traktorägaren skall äga åtnjuta sådant anstånd med års-skattens erläggande, att han endast behöver inbetala kvartalsbelopp, avseende den tid på året, då traktorn användes yrkesmässigt och i anledning härav står införd i bilregistrets särskilda grupp för beskattade traktorer. Slutligen föreslår utredningen med hänsyn till väghållningen, att traktor, som annorstädes än inom inhägnat område användes i yrkesmässig trafik, skall vara försedd med gummihjul (kap. XX).

25. Bland de likställighetsåtgärder med avseende å de olika trafikgrenarnas ansvar för det allmännas kostnader för trafiken, som trafikutredningen finner omedelbart påkallade, ingå åtgärder för att genom en godsavgift eller på annat sätt bereda täckning till ca två tredjedelar av statsverkets kostnader för den inrikes luftfarten (kap. X avsnitt A 6 a).

# FÖRSTA DELEN

## DEN INRIKES TRAFIKENS FRAMTIDA UTVECKLING

### KAPITEL III

#### Prognoser och planer rörande den framtida utvecklingen

##### *A. Trafikutvecklingen inom persontrafiksektorn*

###### **1. Prognoser i 1957 års vägplan**

Uti den i slutet av år 1957 av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framlagda vägplanen för Sverige (SOU 1958: 1 och 2) behandlades bl. a. de då förväntade framtida förändringarna på persontrafiksidan fram till år 1975.

Med hänsyn till att persontrafikarbetet inom landet visat sig växa väsentligt kraftigare än den totala privata konsumtionen, ansågs i vägplanen förväntad fortsatt 2 å 3-procentig årlig ökning av denna konsumtion bilda den undre gränsen vid bedömningen av den framtida utvecklingstakten på persontrafiksidan. Den förväntade konsumtionsutvecklingen i förening med bl. a. tillväxt av arbets- och serviceresor samt ökad fritid lades till grund för antagande, att det totala inrikes persontrafikarbetet i personkm räknat kunde under överblickbar framtid väntas öka med 4,5 å 6 procent per år samt omkring år 1965 få en omfattning av 40 å 50 miljarder och omkring år 1975 av 60 å 70 miljarder personkm.

Den antagna fördelningen av detta trafikarbete på olika slag av persontransportmedel grundades på bl. a. följande överväganden.

Tyngdpunkten i järnvägarnas persontrafik kunde förväntas komma att alltmer förskjutas mot långväga resor — en tendens vartill förväntad järnvägsnedläggning komme att bidra. Förortstrafiken vid de större städerna, särskilt Stockholm, väntades dock fortsätta att öka. I fråga om inrikesflyget räknades med en fortsatt expansion, medan busstrafiken totalt sett förutsattes hålla sig i stort oförändrad. Till alldeles väsentlig del beräknades den antagna framtida ökningen av den totala persontrafiken komma att falla på de individuella transportmedlen, främst personbilarna.

Den sålunda prognosticerade trafikarbetsutvecklingen framgår av följande tablå.

Tablå III: 1. I 1957 års vägplan angiven prognos rörande det inrikes persontrafikarbetets utveckling

Transportmedel	Miljarder personkilometer år		
	1955	1965	1975
Kollektiva transportmedel (järnväg, spårväg, busslinjer, sjöfart och flyglinjer) .....	10,6	10 à 13	10 à 13
Individuella transportmedel (personbilar och motorcyklar) .....	14,9	30 à 35	50 à 60
Summa	25,5	40 à 45	60 à 70

Den beståndsutveckling inom persontrafiken på landsväg, som legat till grund för ovanstående prognos i vad gäller privatmotorismen, anges i vägplanen på sätt nedanstående tablå utvisar.

Tablå III: 2. I 1957 års vägplan angiven prognos rörande personmotorfordonens antalsutveckling

Transportmedel	Tusental fordon år		
	1955 (31/12)	1965	1975
Personbilar .....	636,5		2 300 à 2 400
alt. 1 <sup>a</sup> .....		1 600	
alt. 2 <sup>a</sup> .....		1 400	
Bussar .....	8,3	9 à 10	10 à 12
Reg. motorcyklar .....	292,3	290	..
Mopedar .....	450 à 500	1 000	..

<sup>1</sup> Vid en årlig realinkomstökning av 3 %

<sup>2</sup> Vid en årlig realinkomstökning av 2 %

## 2. Inom Industriens utredningsinstitut år 1958 utarbetad prognos med däri år 1960 gjord justering

År 1958 framlades inom Industriens utredningsinstitut en undersökning rörande bilismens ekonomi<sup>1</sup>, vari bl. a. redovisades en prognos för personbilsbeståndets antalsutveckling under åren 1959—1975. Prognosen — som upprättats med ledning av den observerade utvecklingen i USA, Canada, Australien och Nya Zeeland samt i Sverige — gick ut på att biltätheten fram till år 1975 skulle öka upp till 312 personbilar per 1 000 invånare. Appliceras detta biltäthetstal på den vid prognostillfället beräknade folkmängden år 1975, skulle personbilsbeståndet sistnämnda år uppgå till 2,4 milj. fordon.

Vid prövning av denna prognos med utgångspunkt från den s. k. introduktionsteorin — varvid tankegången är den, att utvecklingen inom varje inkomstklass följer en logistisk kurva från starten och fram till mättnads-

<sup>1</sup> J. Wallander: Studier i bilismens ekonomi, Stockholm 1958.

läget — erhöjls till resultat ett personbilsantal år 1975 om 2,3 milj. vid en årlig realinkomstökning av 2 procent och 2,5 milj. vid en motsvarande ökning av 3 procent. Den lägre antalsiffbran antogs vara den som närmast svarade mot prognosen.

Med den ändrade utgångspunkt, som den faktiska antalsutvecklingen senare gett, och på grundval av inom statistiska centralbyrån år 1960 framlagd befolkningsprognos har utredningsinstitutets bilprognos i november 1960 justerats till att förutse ett personbilsbestånd år 1975 om 2,6 milj. fordon, motsvarande 316 personbilar per 1 000 invånare.

### 3. Inom järnvägsstyrelsen år 1960 gjorda prognoser

Efter samråd med trafikutredningen har inom järnvägsstyrelsen verkställt vissa beräkningar rörande resekonsumtionens utveckling och fördelning på individuella och kollektiva transportmedel fram till år 1980.

Efterfrågan på resor med kollektiva transportmedel kan i stort sett sägas vara bestämd av två huvudfaktorer, nämligen den totala resekonsumtionens utveckling och personbilismens utveckling. En beräkning av dessa faktorer kan således ge en uppfattning om det konsumtionsutrymme som finnes för resor med kollektiva transportmedel. Det är emellertid uppenbart, att en beräkning av den totala resekonsumtionen och personbilismens utveckling under en 20-årsperiod måste inrymma betydande osäkerhetsmarginaler. Med hänsyn till att konsumtionen av resor med kollektiva transportmedel till följd av personbilismens expansion kommer att totalt sett utgöra en allt mindre del av den totala resekonsumtionen får vidare ett relativt ringa fel i uppskattningen av den totala resekonsumtionens och personbilismens utveckling en betydande inverkan på prognosresultatet för den kollektiva trafiken.

Den privata resekonsumtionens relativa andel av den totala privata konsumtionen i landet har i väsentlig grad ökat under de två senaste decennierna och uppgick år 1958 till 12 procent. Med ledning av bl. a. utvecklingen i USA, där motsvarande andel visat en tendens att stagnera vid ca 13 procent, samt den i närmast föregående avsnitt redovisade bilprognosen har en uppskattning gjorts av det framtida konsumtionsutrymme för resor med kollektiva transportmedel. Under angivna förutsättningar kan enligt järnvägsstyrelsens prognos den kollektiva persontrafiken, exklusive flygtrafiken, värdemässigt sett och vid oförändrat penningvärde, år 1980 väntas bli av samma storlek som under år 1957 och, även när flyget inkluderas, icke väsentligt större än under sistnämnda år. Dess andel av den privata resekonsumtionen kan vidare under 20-årsperioden väntas sjunka från nuvarande 20 à 25 procent till storleksordningen 10 procent år 1980.

Järnvägsstyrelsen har vidare på basis av uppgifter rörande det på statens järnvägar år 1957 utförda persontrafikarbetets fördelning på olika avståndsklasser och en diskussion av de sannolika förändringarna inom dessa

verkställt en bedömning av huvuddragen i den framtida persontrafikutvecklingen på järnvägsområdet.

Inom *avståndsklassen 1—49 km*, med 27 procent av antalet personkm år 1957, särskiljas tre grupper, nämligen

a) närtrafiken till och från de tre största tätorterna, Stockholm, Göteborg och Malmö, med ca 30 procent av samtliga resor inom denna avståndsklass,

b) lokalresor till och från de större tätorterna, 20 procent, samt

c) lokalresor till och från de mindre tätorterna och inom glesbygderna, 50 procent.

Inom gruppen a) har det nuvarande negativa sambandet mellan järnvägens trafikutveckling och befolkningsutvecklingen inom de största städernas influensområden väntats komma att förbytas i ett positivt samband. Den totala lokaltrafiken inom dessa områden kunde väntas komma att öka i ungefär samma takt som befolkningen och det kunde därvid förutsättas, att järnvägen komme att ha minst samma relativa andel av denna trafik år 1980 som år 1957. Med utgångspunkt från att befolkningen inom nämnda områden uppskattningsvis kunde komma att öka med i genomsnitt 30—40 procent under prognosperioden<sup>1</sup> har järnvägsstyrelsen räknat med motsvarande ökning av järnvägens lokaltrafik inom denna grupp, d. v. s. 30 procent fler resor år 1980 än år 1957.

Inom gruppen b) har även förutsatts befolkningsökning i de berörda tätorterna men däremot en minskning av den relativa resefrekvensen därhän, att totala antalet resor förbleve oförändrat.

Inom gruppen c) har trafiken till följd av personbilismens expansion samt indragning av persontåg och tåguppehåll beräknats komma att minska absolut taget och i vissa fall helt upphöra. Generellt sett har här räknats med en minskning av storleken 80 procent från år 1957 till år 1980.

För hela avståndsklassen 1—49 km skulle utvecklingen således komma att resultera i en minskning under prognosperioden till  $(1,3 \cdot 30 + 1,0 \cdot 20 + 0,2 \cdot 50 =)$  ca 70 procent av 1957 års trafik.

Inom *avståndsklassen 50—99 km*, med 10 procent av antalet personkm år 1957, domineras den kollektiva trafiken av järnvägarna, och utvecklingen har här främst ansetts komma att påverkas av det växande personbilsbeståndet. En väsentlig minskning av järnvägstrafiken har ansetts sannolik och antagits under prognosperioden bli av storleksordningen 50 procent.

Även inom *avståndsklassen 100—299 km*, med 20 procent av antalet personkm år 1957, dominerar järnvägen bland de kollektiva transportmedlen, och någon större förändring i detta avseende har icke ansetts vara att räkna med under prognosperioden. Däremot har privatbilismen väntats få fort-

<sup>1</sup> Se Stor-Stockholms trafikutredning av år 1949: Den kollektiva förortstrafiken i stockholmsområdet, del I, Stockholm 1958, samt Odd Gulbrandsen: Sveriges befolkning 1975, Stockholm 1960.

satt ökad betydelse under ännu någon tid, men på längre sikt har järnvägen ansetts ånyo få större möjligheter att göra sig gällande inom denna avståndsklass. Järnvägsstyrelsen har därför funnit det icke osannolikt att trafikvolymen inom klassen år 1980 komme att ha samma omfattning som år 1957, men trafiken har dock väntats komma att alltmer koncentreras till tätortsrelationerna.

Vad slutligen angår *avståndsklassen över 299 km*, med 43 procent av antalet personkm år 1957, dominera de kollektiva transportmedlen järnväg och flyg. Privatbilismens ökade betydelse, särskilt i fråga om de långväga semesterresorna, har icke väntats rubba denna dominans. Konkurrenten mellan järnväg och flyg avser endast de långväga trafikstarka relationerna, där reseefterfrågan av olika skäl kunde antas komma att öka. Även vid en väsentlig ökning av flygtrafiken har en ökning av järnvägens fjärrtrafik förefallit möjlig. I prognosen har emellertid räknats med samma trafikvolym år 1980 som år 1957.

Sammanfattningsvis skulle järnvägarnas persontrafik enligt prognosen komma att utvecklas på följande sätt.

Tablå III: 3. Av järnvägsstyrelsen i juni 1960 gjord prognos avseende järnvägarnas persontrafik år 1980

Avståndsklass, km	Personkilometer		
	i % av 1957 års trafik	i absoluta tal, miljarder	procentuell fördelning
1—49.....	70	1,1	22
50—99.....	50	0,3	6
100—299.....	100	1,1	23
över 299.....	100	2,4	49
<b>Totalt.....</b>	<b>87</b>	<b>4,9</b>	<b>100</b>

Med hänsyn till att antalet personkm år 1959 var 10 procent lägre än år 1957 kunde persontrafikindex för år 1980 med år 1959 såsom basår beräknas till  $(87:0,9 =) 97$ , vilket skulle innebära att 1980 års persontrafik på järnvägarna bleve obetydligt mindre än 1959 års.

Utvecklingsförloppet har antagits komma att karakteriseras av en uppbromsning i nedgångstakten till ett bottenläge och därefter uppgång till 1959 års nivå år 1980. Omkring hälften av trafikminskningen har beräknats falla på då nedlagda järnvägslinjer.

#### 4. Inom 1959 års flygutredning år 1960 gjord prognos

Inom 1959 års flygutredning verkställes för närvarande visst prognosarbete rörande bl. a. den regelbundna inrikes luftfartens trafikutveckling. Med ledning av inom flygutredningen föreliggande expertutredningar har flyg-



utredningen underhand på trafikutredningens hemställen lämnat följande preliminära prognosuppgifter.

Den inrikes reguljära luftfarten — som exklusive inrikessträckor av internationella linjer år 1959 omfattade ca 368 000 passagerare och ca 140 miljoner personkm — kunde förväntas i avseende å passagerarantal öka med ca 70 procent till år 1965 och ca 155 procent till år 1970.

Detta innebär ett passagerarantal år 1965 om ca 630 000 och år 1970 om ca 940 000. Omräknat i personkm vid oförändrad medelreselängd (år 1959: 379 km) erhålles vid dessa prognossiffror i runda tal 240 milj. personkm år 1965 och 360 milj. personkm år 1970.

### *B. Trafikutvecklingen inom godstrafiksektorn*

#### **1. Prognoser i 1957 års vägplan**

I vägplanen bedömdes den framtida produktionsökningen inom den stationära industrin komma att uppgå till ca 3 procent per år. Med hänsyn till att det inrikes godstransportarbetet syntes växa kraftigare än nämnda produktion antogs i vägplanen en framtida årlig tillväxt av detta transportarbete på järnväg, lastbilar och fartyg om 4 å 5 procent komma att äga rum. På grundval härav beräknades det totala inrikes godstransportarbetet med ifrågavarande transportmedel till 25 å 30 miljarder tonkm omkring år 1965 samt 40 å 50 miljarder tonkm omkring år 1975.

Mot bakgrunden av den dittills registrerade trenden i lastbilarnas transportarbete i såväl Sverige som utlandet samt tendenserna till fortsatt övergång av de mera kortväga transporterna till lastbil och till uppkomsten av nya trafikbehov, som kunde väntas bli tillgodosedda medelst lastbilar, räknades i vägplanen — under förutsättning att hinder av legislativ, skatteteknisk och annan art ej restes — med en framtida årlig ökning om 7 å 10 procent av lastbilarnas transportarbete, innebärande en total trafikprestation med lastbilar av 10 å 13 miljarder tonkm omkring år 1965 och 20 å 30 miljarder tonkm omkring år 1975. En allmän förutsättning för denna utveckling angavs dock vara att vägplanen realiserades i takt med näringslivets och lastbilstrafikens behov.

I vad avser transportarbetets fördelning på olika slag av transportmedel innebar prognosen, att från hälften till två tredjedelar av det totala inrikes godstransportarbetet omkring år 1975 skulle utföras på landsväg.

#### **2. Inom järnvägsstyrelsen år 1960 gjorda prognoser**

På framställning av trafikutredningen har järnvägsstyrelsen verkställt en prognos rörande fjärrgodstrafikens omfattning under 20-årsperioden 1961—1980, exklusive transporter av lapplandsmalm.

Vid uppskattningen av den totala framtida fjärrtrafikefterfrågan har därvid förutsatts, att produktionen komme att öka med i genomsnitt 3 procent per år, d. v. s. i ungefär samma takt som under 1950-talet.

Enär transportarbetet företer en tendens att öka snabbare än den stationära industrins produktion har styrelsen vidare bedömt såsom sannolikt, att fjärrtrafikefterfrågan, mätt i tonkm, komme att öka med mer än 3 procent i genomsnitt, under hänvisning till att bl. a. liberaliseringen av utrikeshandeln kunde väntas komma att ytterligare påskynda industrins koncentrerings med ökade medeltransportavstånd såsom följd. För att icke överskatta den framtida trafikefterfrågan har styrelsen dock stannat för antagandet, att den genomsnittliga ökningen komme att bli 3 procent per år.

Med hänsyn till att år 1956 var ett utpräglat högrafikår med en aldrig tidigare uppnådd godstrafiknivå på järnväg, medan år 1958 till följd av konjunkturavmattningen var ett lågrafikår, har järnvägsstyrelsen såsom basår för prognosen valt år 1957.

Storleken av det år 1957 utförda godstransportarbetet, exklusive transporter av lapplandsmalm, framgår av följande tablå.

Tablå III: 4. Det inrikes godstransportarbetet år 1957

Transportmedel	Miljarder tonkm	
	totalt	härav fjärrtrafik
Järnväg.....	8,1	7,7
Lastbil .....	6,0	1,5
Sjöfart.....	2,9	2,9
Summa	17,0	12,1

Järnvägsstyrelsens bedömning av hur stor del utav den framtida fjärrtrafikefterfrågan, som järnvägarna kunde komma att tillgodose, har i vad statens järnvägar angår baserats bl. a. på antagandet, att ett av styrelsen uppgjort rationaliseringsprogram realiserades samt att påbörjat arbete med att åstadkomma större likställighet mellan de olika transportmedlen i fråga om konkurrensbetingelserna komme att slutföras under 1960-talet, allt åtgärder som direkt eller indirekt kunde väntas avsevärt förbättra järnvägens konkurrensmöjligheter.

I *bilaga III A* behandlas mera detaljerat det här åsyftade rationaliseringsprogrammet. Likställandet i konkurrens hänseende har antagits bl. a. innefatta nedläggning av förlustbringande trafikuppgifter eller uppbärande av full ekonomisk kompensation för deras fullgörande, slopande av transportplikten, samma frihet i taxepolitiskt hänseende som övriga transportmedel samt fullt uttagande av övriga transportmedels kostnadsansvar i vad avser det allmännas kostnader för fasta trafikanläggningar.

Ett realiserande av de här angivna åtgärderna har av järnvägsstyrelsen ansetts komma att ytterligare accentuera järnvägens naturliga förutsättningar såsom fjärrtransportmedel. Olika företeelser, såsom tilltagande dominans för basindustrierna inom industriproduktionen, expansion inom utrikeshandeln och ökad koncentrerings inom industrin, ha väntats leda till avsevärd ökning av järnvägens fjärrgodstrafik.

Inom den inrikes trafiken har hittills järnvägens trafikutveckling visat den starkaste samvariationen med produktionens förändringar. Under perioden 1950—1958 resulterade dessa i en genomsnittlig ökning med ca 3 procent per år. Järnvägsstyrelsen har vidare, såsom nyss nämnts, antagit att den totala fjärrtrafiken under prognostiden komme att öka med 3 procent per år. Med utgångspunkt härifrån har styrelsen såsom en minimiprognos räknat med att järnvägen komme att behålla sin relativa andel av fjärrtrafikarbetet (*alt. 1*), d. v. s. få en med i genomsnitt 3 procent per år ökad fjärrgodstrafik. Såsom ett hypotetiskt maximalalternativ har antagits att hela ökningen av fjärrgodstrafiken i Sverige komme att ombesörjas på järnväg och att därmed övriga transportmedels fjärrtrafikarbete bleve till sin storlek oförändrat under prognosperioden (*alt. 2*).

Under angivna förutsättningar skulle den totala fjärrgodstrafiken och på statens järnvägar fallande del därav utvecklas på följande sätt.

Tablå III: 5. Av järnvägsstyrelsen i juni 1960 gjord prognos rörande det inrikes gods-transportarbetet i fjärrtrafik (exkl. transporter av lapplandsmalm)

År	Miljardner tonkm		
	Totalt	Därav på statens järnvägar	
		alt. 1	alt. 2
1957.....	12	7	7
1960.....	13	8	8
1965.....	15	9	10
1970.....	18	10	12
1975.....	21	12	15
1980.....	24	14	18

Enligt denna prognos skulle alltså den totala fjärrgodstrafiken under den kommande 20-årsperioden komma att fördubblas. Statens järnvägars fjärrgodstrafik skulle likaså enligt alt. 1 komma att fördubblas och vid alt. 2 öka med 160 procent.

### C. Investeringsbehov och investeringsplaner

#### 1. Vägväsendet

a) Av 1955 års långtidsutredning år 1956 beräknat behov av och utrymme för väginvesteringar åren 1956—1965<sup>1</sup>

I sitt betänkande »Balanserad expansion» (SOU 1956:53) framhöll 1955 års långtidsutredning, att det trånga utrymmet för investeringar medförde att ökningen av väginvesteringarna fram till år 1960 måste bli relativt långsam och att först därefter, när andra svåra bristförhållanden blivit avhjälpta, möjligheter kunde finnas att kraftigt öka takten i byggandet av gator och vägar. Långtidsutredningen anförde vidare bl. a.:

Det kan invändas, att en höjning av trafikapparatusens kapacitet bör ges prioritet med hänsyn till dess betydelse för näringslivets effektivitet. Synpunkten är givetvis viktig. Men man får inte glömma, att det här är fråga om långsiktiga investeringar och att, som i det föregående framhållits, prioritet i största möjliga utsträckning bör ges åt investeringar, som redan på kort sikt ger en hög avkastning i förhållande till investeringskostnaden. Vidare må erinras om att personbilstrafiken dominerar utvecklingen på ett sådant sätt, att utbyggnadskostnaderna (för vägväsendet) måste bli höga i förhållande till effektivitetsvinsterna för näringslivet, samt att man under en övergångstid i stor utsträckning bör kunna utnyttja järnvägarna även i sådana fall, då ett vägnät med större kapacitet skulle möjliggöra en smidigare lösning av transportproblemen.

Långtidsutredningen angav i fråga om väg- och gatuarbeten m. m. (byggande av allmänna vägar på landsbygden, byggande av vägar och gator i städerna såväl med som utan statsbidrag, byggande av enskilda vägar med statsbidrag, anskaffning av maskiner för vägghållningen, kapitaltillskott till väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond samt byggande och förbättring av hamnar och farleder) följande inriktning av ny- och reinvesteringsverksamheten (sålunda ej underhåll) för femårsperioderna 1956—1960 och 1961—1965, därvid utredningen utgick från att samfärdseln under åren 1956—1965 skulle ha samma andel i de totala civila investeringarna som under åren 1951—1955.

Tablå III: 6. Av 1955 års långtidsutredning beräknade ny- och reinvesteringar i väg- och gatuarbeten m. m. vid 1955 års priser

	Uppgiven faktisk investering år 1955	Beräknad genomsnittlig investering under vart och ett av åren	
		1956—1960	1961—1965
Milj. kr. . . . . .	610 <sup>a</sup>	650	1 060
Procent av totala beloppet civila ny- och reinvesteringar. . . . .	6,7	6,4—6,6	8,8

a Den faktiska investeringen har senare visat sig understiga detta belopp

<sup>1</sup> Någon motsvarande beräkning för 1960-talet har ännu ej framlagts av 1959 års långtidsutredning.

Av de i tablå III: 6 angivna ny- och reinvesteringarna i väg- och gatuarbeten m. m. kunna uppskattningsvis omkring två tredjedelar beräknas belöpa på med automobilskattemedel bestridd statlig och kommunal väg- och gatubyggnadsverksamhet (byggande av allmänna vägar på landsbygden och statsbidrag till byggande av vägar och gator i städerna). Med denna uppdelning skulle det på grundval av långtidsutredningens uppgifter i 1955 års priser beräknade utrymmet för sistnämnda investeringsverksamhet för vart och ett av åren 1961—1965 uppgå till i genomsnitt omkring 700 milj. kr., vilket belopp i 1960 års priser motsvarar ca 860 milj. kr.

Med tablå III: 6 må jämföras av långtidsutredningen — med utgångspunkt från förslag av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt uppgifter från ett antal städer och sjöfartsstyrelsen — gjorda beräkningar av ny- och reinvesteringensbehoven (ej underhållsbehov) i väg- och gatuarbeten m. m., vilka framgå av följande tablå.

Tablå III: 7. Av 1955 års långtidsutredning beräknade ny- och reinvesteringensbehov i väg- och gatuarbeten m. m. vid 1955 års priser

	Uppgiven faktisk investering år 1955	Beräknat genomsnittligt investeringsbehov under vart och ett av åren	
		1956—1960	1961—1965
Milj. kr . . . . .	610 <sup>1</sup>	910	1 410
Procent av totala beloppet civila ny- och reinvesteringensbehov . . . . .	6,7	7,8	11,1

<sup>1</sup> Se not till tablå III: 6.

*b) I 1957 års vägplan beräknat behov av väginvesteringar från och med år 1958 till omkring år 1977*

Ovan ha berörts de prognoser i fråga om trafikefterfrågan för tiden fram till år 1975, som framlagts i 1957 års vägplan. Genom sammanställning av prognoserna med avseende å de skilda motorfordonskategorierna antogs i planen den genomsnittliga trafikökningen bli följande:

År	1956	omkring 1965	omkring 1975
Relationstal	1,0	1,7 å 1,9	2,9 å 3,1

Denna utvecklingsprognos utgjorde den allmänna riktpunkten för vägplanens bedömning av investeringsbehovet. I fråga om detta behov med avseende å de olika vägarna utfördes en mera detaljerad analys, i det man med utgångspunkt från 1953 års sommarmedeldygnstrafik, d. v. s. den genomsnittliga biltrafiken per dygn under juni—augusti, och med ledning av den trend, som framkommit av tillgängliga trafikräkningar, och av övriga kända omständigheter sökte bedöma storleken av den multiplikationsfaktor,

som borde appliceras på den dåvarande trafiken för att ett mått skulle erhållas på den trafikvolym, som vore att förutse om 20 år. Denna trafikvolym betraktades såsom den för det ifrågavarande vägavsnittets utbyggnad dimensionerande.

I fråga om riksvägnätet utfördes prognosarbetet i detalj. Man fann här att den multiplikationsfaktor, som borde appliceras på 1956 års trafik, torde komma att variera avsevärt men för de flesta av vägarna ligga inom intervallet 2,8 till 3,8. Vad länsvägnätet beträffar var bedömningen av trafikutvecklingen mera översiktlig. De multiplikatorer, som beräknades, lågo allmänt lägre än för riksvägarna. Vad slutligen trafiken i städerna och de andra tätorter, som själva äro väghållare, angår var analysen mera knapphändig än för landsbygdens del. Enligt vägplanen uppgick denna trafik i fordonskm räknad åren 1953 och 1955 till 20 à 25 procent av den totala vägtrafiken. Planen räknade här med en framtida andel av ungefär samma storlek eller hypotetiskt med en ökning till 30 à 35 procent.

Den på detta sätt prognosticerade trafikefterfrågan på vägväsendets område ansågs i vägplanen böra bestämma utbyggnaden av våra vägar och gator.

Vad beträffar den standard, till vilken utbyggnaden ansågs böra ske, förutsattes i vägplanen ett största tillåtet axeltryck av 10 ton och boggietryck av 18 ton läggas till grund för bärighetsdimensioneringen av allmänna vägar och gator samt ett största tillåtet boggietryck av 22 ton tillämpas för broarna. Det framhölls visserligen i planen, att vissa tendenser i den dåvarande fordonsutvecklingen tydde på att ett högre axeltryck skulle kunna bli nödvändigt i framtiden men att å andra sidan en successiv utbyggnad till högre axeltryck av redan befintliga vägar vid behov kunde ske genom en ökning av beläggningsslagerets tjocklek. Vidare kunde ett högre axeltryck tillåtas på vissa vägar och trafikleder efter särskild prövning, om så skulle finnas motiverat av speciella transporter.

I fråga om vägarnas geometriska standard, d. v. s. breddstandard och linjeföring i plan och profil, förutsatte vägplanen tillämpning av i *tablå III: 8* angivna normer.

De i tablå angivna dimensionerande trafikvolymerna avsågo den prognosticerade trafikvolymen år 1975. Det framgår emellertid ej av vägplanen, om och i så fall hur sammansättningen av den beräknade trafikvolymen med avseende å skilda fordonskategorier påverkat dimensioneringen.

I vägplanen angavs, att densamma getts en sådan utformning att möjligheter funnes att anpassa vägstandarden till den utveckling, som kunde komma att äga rum på grundval av nya forskningsresultat m. m.

Enligt planen skulle riksvägnätet år 1975 ha en längd av ca 13 900 km inom hela landet, sålunda inräknat både landsbygd och städer. (Det nuvarande riksvägnätet har en längd av ca 5 000 km.) De planerade riksvägarnas sträckningar i huvuddrag finnas angivna i planen, därvid tillämpats en

Tablå III: 8. I 1957 års vägplan förutsatt geometrisk standard för de allmänna vägarna

Väklass (dimensionerande trafikvolym i antal bilar per sommarmedeldygn)	Dit hänförliga vägtyper	Bredd; m	Linjeföring; dimensionerande hastighet i km/tim.	
A (> 9 000).....	riksvägar (och ev. vissa länsvägar)	två körbanor à mittskiljeremsa vägrenar à	7,0 6,0 3,0	motorväg 120 övriga vägar 100—120
B: 1 (3 000—9 000) ..	riksvägar (och ev. vissa länsvägar)	körbanor vägrenar à	7,0 3,0	normalt 100
B: 2 { 1 500—3 000 ... 2 000—3 000 ...	riksvägar länsvägar	körbanor vägrenar à	7,0 1,0	normalt min. 80
B: 3 { < 1 500 ..... 1 000—2 000 ...	riksvägar länsvägar	körbanor vägrenar à	6,0 1,0	normalt min. 80
B: 4 (150—1 000)....	länsvägar	körbanor	6,0	60 eller 40
B: 5 (< 150).....	länsvägar	körbanor	3,5	60 eller 40

s. k. pärlbandsprincip, innebärande att riksvägarna i första hand sammanbinda befolkningscentra liksom större industriorter, hamnplatser och övriga större orter med varandra — en anordning som motiverats av biltrafikens övervägande kortdistanta natur. För södra och mellersta Sverige medför detta, att praktiskt taget samtliga tätorter med en folkmängd av minst 8 000 à 10 000 invånare skulle bli sammanknutna genom riksvägnätet, medan i norra Sverige en sådan sammanknytning komme att avse orter med minst 1 500 à 2 000 invånare.

Genom denna utvidgning av riksvägnätet införlivas därmed ett antal nuvarande länsvägar med mera betydande trafikuppgifter. De framtida länsvägarna skulle då huvudsakligen komma att få lokalbetonade trafikuppgifter och bestå av dels kvarvarande nuvarande länsvägar, dels ödebygdsvägarna och dels vissa nytillkommande vägar bl. a. för skogstransporter i Norrland och för ersättningstrafik i samband med järnvägsnedläggningar, allt till en beräknad total längd av ca 81 000 km.

Utgifterna för ett av 1975 års prognosticerade väg- och gatutrafik bestämt och till ovanangivna standard upprustat vägväsen beräknades i vägplanen till följande.

Tablå III: 9. I 1957 års vägplan beräknade investeringar för planens genomförande vid 1956 års priser

Vägtyp	Väglängd; km	Investering; milj.kr
<b>Landsbygden:</b>		
Riksvägar.....	12 500	6 000
<b>Länsvägar:</b>		
av synnerligen stor betydelse för näringslivet, befolkningen och försvaret.....	18 950	3 145
andra viktiga.....	22 600	3 370
övriga.....	39 450	4 315
		<hr/>
	Summa landsbygden	16 830

**Städer, som äro egna väghållare:**

Riksvägar.....	1 400		2 000
<i>Lokala vägar och gator:</i>			
nu statsbidragsberättigade.....ca	4 200	2 300	
nu ej statsbidragsberättigade.....ca	5 600	2 000	4 300
		Summa städerna	6 300
		Totalt i runt tal	23 100
		varav statliga eller nu statsbi- dragsberättigade	21 100

I de i tablån angivna vägbyggnadsutgifterna ingingo utgifterna för byggande av smärre och medelstora broar, däremot ej broprojekt av storleksordningen Öresunds-, Ölands-, Tjörns- och Alnöbroarna, vilka ansågos böra investeringsprövas i särskild ordning.

Vägplanens förverkligande tänktes i planen uppdelat på två perioder: dels tioårsperioden 1958—1967, dels en till tiden mera obestämd efterföljande period (»senare»), i enlighet med följande.

Tablå III: 10. I 1957 års vägplan beräknad periodfördelning av de statliga investeringarna för planens genomförande vid 1956 års priser

Vägtyp	Åren 1958—1967		Senare	
	miljarder kr	% av investeringarna i vägtypen	miljarder kr	% av investeringarna i vägtypen
<b>Landsbygden:</b>				
Riksvägar.....	3,3	55	2,7	45
<i>Länsvägar:</i>				
av synnerligen stor vikt för näringslivet, befolkningen och försvaret.....	1,7	55	1,4	45
andra viktiga.....	0,9	25	2,5	75
övriga.....	0,6	15	3,7	85
Totalt landsbygden.....	6,5	38,7	10,3	61,3
<b>Städer, som äro egna väghållare:</b>				
Riksvägar.....	1,3	65	0,7	35
<i>Lokala vägar och gator, som nu äro statsbidragsberättigade.....</i>	0,7	30	1,6	70
Totalt städer.....	2,0	46,5	2,3	53,5
I allt.....	8,5	40,3	12,6	59,7

Den i planen föreslagna starka prioriteringen under åren 1958—1967 av riksvägarna och de viktigaste länsvägarna motiverades med att det syntes mest angeläget att rusta upp de mest trafikerade och för näringslivet viktigaste vägarna samt att trafikökningen på dessa vägar torde bli starkast. Att så pass stort investeringsbelopp under denna period beräknades för riks-



vägarna i städerna hängde samman med den i vägplanen uttryckta uppfattningen, att trafiksvårigheterna i städernas infarter ansetts motivera en relativt sett kraftigare omedelbar insats i städerna än på landsbygden.

De till tioårsperioden 1958—1967 förlagda statliga väginvesteringarna om totalt 8,5 miljarder kr. tänktes i vägplanen fördelade på de olika åren enligt följande.

Tablå III: 11. I 1957 års vägplan beräknad årlig fördelning under åren 1958—1967 av de statliga investeringarna för planens genomförande vid 1956 års priser (milj. kr)

År	Landsbygden		Städer, som äro egna väghållare		Totalt	
	Vägplanen	Faktiska investeringar (inom parentes i löpande priser) <sup>1</sup>	Vägplanen	Faktiska investeringar (inom parentes i löpande priser) <sup>1</sup>	Vägplanen	Faktiska investeringar (inom parentes i löpande priser) <sup>1</sup>
1958	330	382 (420)	110	79 (87)	440	461 (507)
1959	360	536 (605)	125	88 (99)	485	624 (704)
1960	410	508 (597)	145	87 (103)	555	595 (700)
1961	480	480 (540) <sup>2</sup>	165	111 (125) <sup>2</sup>	645	591 (665) <sup>2</sup>
1962	570	425 (500) <sup>2</sup>	185	140 (165) <sup>2</sup>	755	565 (665) <sup>2</sup>
1963	670	..	205	..	875	..
1964	770	..	225	..	995	..
1965	870	..	250	..	1 120	..
1966	970	..	280	..	1 250	..
1967	1 070	..	310	..	1 380	..

<sup>1</sup> Investeringar på ordinarie vägenslag samt anslag för beredskapsarbeten. För åren 1958—1960 faktiska investeringar, för år 1961 beviljade anslag och för år 1962 i 1961 års statsverksproposition äskade anslag.

<sup>2</sup> Anslagen för beredskapsarbeten uppskattningsvis fördelade på landsbygden och städerna.

Beträffande vägplanens utgiftssida må i övrigt nämnas, att utgifterna för underhållet av landsbygdens allmänna vägar i planen förutsattes öka från 350 milj. kr. år 1958 till ca 415 milj. kr. år 1962 och 425 milj. kr. år 1967. Ökningstakten för dessa underhållsutgifter skulle sålunda enligt planen bli väsentligt lägre under femårsperioden 1963—1967 än under den första femårsperioden. Detta motiverades med den kostnadsminskande effekten av förstärkningsåtgärder, enkla beläggningar och oljegrusstabilisering av grusvägbanor, vilken sålunda förutsattes i viss utsträckning motverka den kostnadsökning, som eljest kunde antas bli en följd av den starkt expanderande biltrafiken. Totalt beräknades här ifrågavarande underhållsutgifter för landsbygdens allmänna vägar komma att under tioårsperioden 1958—1967 uppgå till 4,0 miljarder kr. Motsvarande belopp för statsbidragen till det kommunala väg- och gatuunderhållet angavs till 0,6 miljarder kr.<sup>1</sup>

Totalt skulle det på automobilskattemedel baserade vägtrafikväsendet enligt vägplanen komma att under tioårsperioden 1958—1967 medföra

<sup>1</sup> Trafikutredningen har i utlåtande den 16 maj 1958 över vägplanen närmare behandlat dessa beräkningar.

följande utgifter, för vilka också under perioden tillgängliga automobilskattemedel beräknades förslå, allt på sätt i *tablå III: 12* anges.

*Tablå III: 12. I 1957 års vägplan vid 1956 års priser beräknade statliga utgifter för vägtrafikväsendet under tioårsperioden 1958—1967 och beräknad täckning av*

<i>Utgifter</i>		<i>desamma (miljarder kr)</i>	
<i>Väginvesteringar:</i>			
landsbygden	6,5		
städerna	2,0		8,5
<i>Väg- och gatuunderhåll:</i>			
landsbygden	4,0		
städerna	0,6		4,6
Övriga utgifter			1,2
	<b>Summa</b>		<b>14,3</b>
<i>Täckning</i>			
Vid gällande motorfordonsbeskattning inflytande automobilskattemedel			13,5
Reservationer 31/12 1957 å vägenslag			0,5
Från automobilskattemedelsfondens behållning 31/12 1957			0,3
	<b>Summa</b>		<b>14,3</b>

*c) Inom kommunikationsdepartementet år 1959 verkställd beräkning av de statliga vägutgifterna för budgetåren 1960/61—1963/64*

Till ledning bl. a. för 1958 års besparingsutrednings arbete verkställdes år 1959 inom kommunikationsdepartementet följande beräkning av de ordinarie vägutgifterna för budgetåren 1960/61—1963/64, enligt uppgift innebärande en senareläggning med ett år av 1957 års vägplans byggnadsprogram i fasta priser räknat.

*Tablå III: 13. Inom kommunikationsdepartementet verkställd beräkning av de statliga vägutgifterna för budgetåren 1960/61—1963/64 vid 1959 års priser (milj. kr)*

	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64
<i>Landsbygden:</i>				
Ordinarie väg- och brobyggnader	410	480	570	670
Vissa vägbyggnadsarbeten	10	10	10	10
Vägunderhåll	400	420	440	460
<b>Summa landsbygden</b>	<b>820</b>	<b>910</b>	<b>1 020</b>	<b>1 140</b>
<i>Städer, som äro egna väghållare:</i>				
Bidrag till väg- och gatubyggnader	145	165	185	205
Bidrag till väg- och gatuunderhåll	65	65	66	67
<b>Summa städerna</b>	<b>210</b>	<b>230</b>	<b>251</b>	<b>272</b>
<b>Totalt</b>	<b>1 030</b>	<b>1 140</b>	<b>1 271</b>	<b>1 412</b>

*d) Av 1958 års besparingsutredning år 1959 framlagt förslag rörande de statliga vägutgifterna för budgetåren 1960/61—1963/64*

I sitt betänkande »Besparingar inom statsverksamheten» (SOU 1959: 28) fann 1958 års besparingsutredning inför de statsfinansiella utvecklingstendenserna en väsentlig dämpning av stegringstakten med avseende å de statliga vägutgifterna vara nödvändig, i synnerhet som vägbyggandet under de senaste åren fram till och med budgetåret 1959/60 varit av betydande om-

fattning. Utredningen föreslog en anslagsutveckling i ungefärlig överensstämmelse med vad som framgår av följande tablå.

Tablå III: 14. Av 1958 års besparingsutredning föreslagen utveckling av de statliga väganlagen för budgetåren 1960/61—1963/64 vid 1959 års priser (milj. kr)

Budgetår			
1960/61	1961/62	1962/63	1963/64
924	982	1 041	1 100

Besparingsutredningen framhöll, att vid bedömningen av vägutgifterna hänsyn även borde tagas till beredskapsarbetena på gator och vägar. Dess förslag vore icke avsett att hindra en av arbetsmarknadspolitiska skäl påkallad ökning av väginvesteringarna.

e) I propositionen nr 150 till 1960 års riksdag redovisad beräkning av de statliga vägutgifterna för budgetåren 1961/62—1964/65

I propositionen nr 150 till 1960 års riksdag angående komplettering av rikstatsförslaget för budgetåret 1960/61 redovisades i bilaga E vissa inom fi-

Tablå III: 15. I propositionen 1960:150 framlagd beräkning av de statliga vägutgifterna för budgetåren 1961/62—1964/65 vid 1959 års priser (milj. kr)

	Budgetår				
	1960/61 beviljat anslag	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65
<i>Landsbygdens allmänna vägar:</i>					
Ordinarie väginvesteringar.....	390	435	490	550	610
Vägunderhåll.....	365	380	395	410	425
Summa landsbygdens allmänna vägar.....	755	815	885	960	1 035
<i>Vägar och gator i städer, som äro egna väghållare:</i>					
Bidrag till byggande av vägar och gator.....	115	165	185	205	225
Bidrag till underhåll av vägar och gator.....	65	60	67	68	74
Summa städerna.....	180	225	252	273	299
Totalt allmänna vägar och gator ...	935	1 040	1 137	1 233	1 334
<i>Enskilda vägar:</i>					
Bidrag till byggande av enskilda vä- gar.....	13	14	15	15	16
Bidrag till underhåll av enskilda vä- gar m. m.....	22	24	25	27	28
Summa enskilda vägar	35	38	40	42	44

nansdepartementet sammanställda, inom respektive departement utförda beräkningar av utvecklingen i fråga om statens inkomster och utgifter under budgetåren 1960/61—1964/65. Vad beträffar vägutgifterna uppgavs det normgivande för beräkningen ha varit, att anslagstilldelningen för de ordinarie statliga väginvesteringarna, inkl. anslaget till vissa vägbyggnadsarbeten, årligen skulle öka med ett belopp, som motsvarade 60 procent av vägplanens stegring, med ett års senareläggning, samt att de kommunala väg- och gatuinvesteringarna skulle ansluta till vägplanens program med ett års eftersläpning. Beräkningen framgår av *tablå III: 15*.

f) *Sammanställning av väginvesteringsplanerna*

*Tablå III: 16. Sammanställning av väginvesteringsplanerna för budgetåren 1961/62—1964/65 i 1960 års priser (milj. kr)*

		1957 års vägplan (inom parentes 1956 års priser)	Kommunikationsdepartementets beräkning år 1959 (inom parentes 1959 års priser)	1958 års besparingsutredning (inom parentes 1959 års priser)	Propositionen 1960: 150 (inom parentes 1959 års priser)	1961 års statsverksproposition
a = byggande av landsbygdens allmänna vägar						
b = byggande av statsbidragsberättigade vägar och gator i städerna						
c = underhåll av allmänna vägar och gator						
<i>Budgetåret 1961/62:</i>	a	670 (570)	510 (490)	..	455 (435)	400
	b	218 (185)	172 (165)	..	172 (165)	155
	c	552 (470)	505 (485)	..	460 (440)	434
Summa budgetåret 1961/62. ....		1 440(1 225)	1 187(1 140)	1 025 (982)	1 087(1 040)	989
I procent av vägplanens utgifter.		100	83 <sup>1</sup>	71 <sup>1</sup>	75 <sup>1</sup>	68 <sup>1</sup>
<i>Budgetåret 1962/63:</i>	a	788 (670)	605 (580)	..	511 (490)	..
	b	241 (205)	193 (185)	..	193 (185)	..
	c	558 (475)	529 (506)	..	488 (462)	..
Summa budgetåret 1962/63. ....		1 587(1 350)	1 327(1 271)	1 088(1 041)	1 187(1 137)	..
I procent av vägplanens utgifter		100	84 <sup>1</sup>	68 <sup>1</sup>	75 <sup>1</sup>	..
<i>Budgetåret 1963/64:</i>	a	905 (770)	710 (680)	..	574 (550)	..
	b	265 (225)	214 (205)	..	214 (205)	..
	c	565 (480)	550 (527)	..	500 (478)	..
Summa budgetåret 1963/64. ....		1 735(1 475)	1 474(1 412)	1 148(1 100)	1 288(1 233)	..
I procent av vägplanens utgifter		100	85 <sup>1</sup>	66 <sup>1</sup>	74 <sup>1</sup>	..
<i>Budgetåret 1964/65:</i>	a	1 021 (870)	..	..	636 (610)	..
	b	294 (250)	..	..	235 (225)	..
	c	570 (485)	..	..	521 (499)	..
Summa budgetåret 1964/65. ....		1 885(1 605)	..	..	1 392(1 334)	..
I procent av vägplanens utgifter		100	..	..	74 <sup>1</sup>	..

<sup>1</sup> Vid inräknande av ett investeringsbelopp om 110 milj. kr., motsvarande i 1961 års statsverksproposition för budgetåret 1961/62 äskat och för avräkning mot automobilskattemedel avsett anslag för beredskapsarbeten på allmänna vägar och gator, stiga angivna procenttal för budgetåret 1961/62 med 8 enheter, för budgetåret 1962/63 med 7 enheter samt för budgetåren 1963/64 och 1964/65 med 6 enheter.

## 2. Järnvägarna

### a) Av järnvägsstyrelsen år 1956 beräknat investeringsbehov för budgetåren 1955/56—1964/65

Efter en av 1955 års långtidsutredning hos kommunikationsdepartementet gjord hemställan utarbetades inom järnvägsstyrelsen i juni 1956 investeringsplaner för tioårsperioden 1955/56—1964/65.

De av utredningen uppställda premisserna inneburo bl. a. antagande av fortsatt full sysselsättning och produktionsökning med i genomsnitt drygt 3 procent per år. Samma ökningstakt förutsattes vidare för bruttoinvesteringarna men fördelad med 20 procent på den första femårsperioden och 40 procent på den andra. Slutligen skulle hänsyn tagas till eventuell otillräcklighet i fråga om personalresurser för projektering samt för ökning av de mot de nya anläggningarna svarande personalkategorierna. Såsom utgångspunkt för beräkningarna skulle gälla den under år 1955 rådande pris- och lönenivån.

I de till investeringsplanen fogade kommentarerna anfördes bl. a. följande.

Den tekniska utvecklingen befinner sig i en mycket expansiv fas, som kan komma konventionella tekniska lösningar att snabbt bli föråldrade. Svårigheterna för SJ att rekrytera och behålla skickliga tekniker och administratörer har blivit och förväntas bli än ytterligare accentuerade. Slutligen har rekryteringen till övriga tjänster vid företaget inom vissa områden utvecklats i ogynnsam riktning under senare år. Den nu framlagda planen bygger på att härav föranledda svårigheter kan bemästras. Konkurrensförhållandena på transportmarknaden kan visserligen komma att förändras med hänsyn till de olika transportmedlens möjligheter att tillgodogöra sig de tekniska framstegen, men såvitt nu kan bedömas synes härvidlag några avgörande förskjutningar icke sannolikt komma att inträda under här ifrågavarande tidsperiod eller den efterföljande period som överhuvudtaget kan överblickas. Det stora kapitalbehov, som kommer tillsynes i planen, kan alltså beräknas bestå, även om de tekniska lösningarna av problemen kan förändras och fördelningen av medelsbehovet kan komma att bli något anorlunda såväl i tiden som mellan de olika huvudgrupperna av anslag än som upp-givits.

Enligt de av 1955 års långtidsutredning lämnade anvisningarna borde i fråga om den samhällsekonomiska utvecklingen räknas med fortsatt full sysselsättning och en genomsnittlig produktionsökning under perioden med drygt 3 procent per år. Den antagna produktionsökningen torde innebära, att såväl befolkningens realinkomster som varuomsättningen betydligt ökas under perioden. Detta medför, att man får räkna med en stark ökning av det totala transportbehovet. Det förutsattes att järnvägarnas persontrafik trots flygets och personbilismens fortsatta expansion icke kommer att förändras mera väsentligt. Däremot synes det troligt, att den ökade varuomsättningen kan medföra en årlig genomsnittlig ökning av statens järnvägars godstrafik med 1 à 2 procent, varvid den högre siffran blir sannolikare ju förr de mest påtagliga kapacitetsbristerna avlägsnas.

Med hänsyn till vad som ovan anförts, dels om trafikutvecklingen sedan 1930-talet och trots väsentligt ökad produktivitet för rullande materiel m. m. inträdd eftersläpning i investeringsverksamheten och därmed sammanhängande kapaci-

tetsbrist, dels om den förutsebara utvecklingen av trafik och arbetskostnader, erfordras under det närmaste decenniet omfattande investeringar med schematiskt följande, inbördes delvis sammanhängande syften:

1. Ersättning av i produktionen förbrukade anläggningstillgångar i huvudsak motsvarande avsättningarna till värdeminskningskonto, vilka vid tioårsperiodens början uppgår till ca 170 miljoner kronor per år. Här må särskilt nämnas det trängande behovet att anskaffa rullande materiel som ersättning för den under perioden mycket stora avgången genom tekniskt nödvändig slopning.

2. Investering för en redan vid nuvarande trafikomfattning nödvändig kapacitetshöjning. Av denna art är framförallt de föreslagna investeringarna i godsvagnar, dragkraft, bangårdar och godsmagasin.

3. Investering för en ur konkurrens- och allmän servicesynpunkt företagsekonomiskt ofrånkomlig höjning av transportstandarden (bekvämlighet, säkerhet, snabbhet etc.). Under denna rubrik kan inrangeras bl. a. förstärkning av spåröverbyggnaden, anskaffning av personvagnar och åtgärder för snabbare och bättre terminalbehandling av godsvagnar.

4. Investering i kostnadsreducerande syfte. Av de ovan under punkterna 1, 2 och 3 omnämnda nödvändiga eller företagsekonomiskt ofrånkomliga investeringsobjekten skulle åtskilliga, i grupp 2 flertalet, på goda grunder kunna redovisas även under denna rubrik i vart fall om den utvidgas att omfatta även lönsamhetshöjande åtgärder.

En kraftig utbyggnad av signalsäkerhetsanläggningar ger förutom ökad säkerhet möjligheter dels att utnyttja befintliga linjer bättre än för närvarande, dels ock att vidtaga direkt kostnadsreducerande ändringar i driften. Genom fjärrblockering erhålls möjligheter att minska bemanningen på små driftplatser eller att efter en ändrad trafikfördelning mellan järnväg och bil lämna driftplatser helt obemannade. En ytterligare elektrifiering bidrager också till förbättring av driftökonomi. Av de olika driftformerna blir dock dieseldriften den mest expansiva under perioden. Genom anskaffning av rälsbuss- och motorvagnsmateriel kan antalet loktåg nedbringas på trafiksvaga linjer.

5. Investering i personalvårdande syfte. Av denna art är investeringar i personallokaler, överliggningsrum, tjänstebostäder o. d. På detta område har beklagligtvis en stor återhållsamhet hittills måst iakttagas. En väsentlig standardskillnad har härigenom uppkommit mellan SJ och i synnerhet den större industrien. Om skillnaden skulle bestå eller vidgas, reduceras med säkerhet SJ möjligheter att i framtiden behålla och rekrytera erforderlig arbetskraft.

Medelsbehovet för nya järnvägsanläggningar och ombyggnader av smalspårslinjer liksom för sådana hithörande investeringar, som ur andra synpunkter än de rent järnvägsekonomiska bedömts eventuellt kunna bli aktuella under perioden, upptages fr. o. m. budgetåret 1957/58 utanför investeringsplanen, då det icke anses böra räknas inom SJ normala investeringsram. Medel för dessa slag av investeringar bör vidare anvisas i sådan ordning att investeringen icke räknas som räntepliktigt kapital för SJ.

Den föreliggande investeringsplanen inkluderar ej heller eventuella medelsbehov för anordnande av fast förbindelse över Öresund och andra ännu ej preciserade projekt.

När varuosättningen hastigt tillväxte till följd av stark produktionsstegring och snabb ökning av utrikeshandeln i samband med utbrottet av Koreakriget, ökade järnvägstransporterna, relativt sett, betydligt snabbare än landsvägstransporterna. Detta var möjligt genom att järnvägarna vid denna tidpunkt hade en viss mindre överskottskapacitet, som omedelbart kunde utnyttjas. Lastbilsparken har emeller-

tid därefter successivt anpassats till en högre omsättningsnivå, medan järnvägs-  
trafiken på större delen av stambanenätet under långa perioder begränsats till  
en av kapaciteten bestämd nivå. Om den totala varuomsättningen fortsättningsvis  
stiger, kommer statens järnvägar icke att kunna tillgodogöra sig sin naturliga del av  
ökningen, om icke kapaciteten på stambanenätet dessförinnan avsevärt förbättras.  
Det anförda innebär att statens järnvägars investeringar icke utan bestående skador  
för företaget och samhällsekonomin under den närmaste femårsperioden kan hål-  
las inom nuvarande volym, vilket enligt 1955 års långtidsutrednings önskemål  
borde särskilt undersökas. I stället är det ur företags- och allmän ekonomisk syn-  
punkt synnerligen angeläget, att en så stor del av tioårsprogrammet som överhuvud  
är möjlig med hänsyn till de reala resurserna förverkligas under första delen av  
perioden. Den bilagda planen har utformats i överensstämmelse härmed. När hela  
tioårsprogrammet realiserats, torde det däremot, såvitt nu kan bedömas, bliva möj-  
ligt att begränsa investeringsverksamheten något. Eftersläpningarna på investe-  
ringsområdet borde nämligen då till väsentlig del vara inhämtade.

För den del av planperioden, som i detta sammanhang är av intresse, be-  
räknades medelsbehovet för statens järnvägars investeringar enligt följande.

Tablå III: 17. År 1956 av järnvägsstyrelsen beräknat medelsbehov för statens järnvägars  
investeringar under perioden 1960/61—1964/65 vid 1955 års priser (milj. kr)

	Budgetår					Summa
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	
Byggnader och anläggningar.....	194	193	191	185	182	945
Försvarsberedskap.....	5	5	5	5	5	25
Rullande materiel.....	191	188	180	163	127	849
Sjöfartsmateriel.....	6		9	9	9	33
Biltrafik.....	10	12	14	14	12	62
Inventarier.....	10	10	10	10	10	50
Summa	416	408	409	386	345	1 964
Utanför planen <sup>1</sup> .....	10	10	10	10	10	50

<sup>1</sup> För nya järnvägsanläggningar och ombyggnad av smalspårslinjer, att anvisas utan förränt-  
ningsplikt för statens järnvägar.

Enligt denna plan skulle investeringsbehovet under budgetåren 1960/61—  
1964/65 vid 1955 års pris- och lönenivå utgöra i genomsnitt 400 milj. kr. per  
år med tyngdpunkten förlagd till de första tre åren av planperioden.

*b) Av 1955 års långtidsutredning beräknat utrymme för investeringar  
under åren 1956—1965*

En noggrannare genomarbetning av investeringsproblemet hade 1955 års  
långtidsutredning ansett möjlig genomföra endast för åren 1956—1960. De  
för den därpå följande perioden, åren 1961—1965, uppdragna perspektiven  
måste enligt utredningen med nödvändighet bli relativt vaga och tjänade  
närmast såsom bakgrund för investeringsavvägningen under perioden 1956  
—1960. Utredningen hade emellertid ansett sig kunna räkna med en väsent-  
lig ökning av investeringarna under förra hälften av 1960-talet, förutsatt att

den allmänna framstegstakten hos det svenska näringslivet kunde hållas uppe. I jämförelse med år 1955 hade den genomsnittliga investeringsnivån under perioden 1961—1965 antagits ligga en tredjedel högre.

Inom den stora gruppen kommunikationsmedel, innefattande handelsflotta, flyg, järnvägar, motorfordon (exkl. privata personbilar) samt telekommunikationer och år 1955 svarande för 19 procent av de totala bruttoinvesteringarna, hade utredningen icke ansett det möjligt att göra en detaljerad avvägning. För hela samfärdssektorn räknade utredningen — såsom redan tidigare nämnts — för perioden 1961—1965 med en i förhållande till perioden 1951—1955 oförändrad andel, innebärande en i jämförelse med år 1955 med 33 procent höjd nivå. Inom gruppen kommunikationsmedel räknade utredningen emellertid med att utrymmet komme att bli trångt och medge endast en mindre ökning av de årliga investeringarna i bl. a. järnvägar.

På basis av det här anförda kan det av 1955 års långtidsutredning bedömda investeringsutrymmet för statens järnvägars vidkommande under åren 1961—1965 beräknas ligga mellan 280 och 330 milj. kr. per år i 1955 års priser, vilket i 1960 års priser motsvarar mellan 345 och 405 milj. kr.

*c) Av järnvägsstyrelsen år 1958 beräknat investeringsbehov för budgetåren 1960/61—1963/64*

På begäran av 1958 års besparingsutredning utförde järnvägsstyrelsen i juni 1958 en beräkning av investeringsbehovet under budgetåren 1960/61—1963/64. Beräkningen skedde i form av en revision av den för 1955 års långtidsutredning år 1956 verkställda prognosen (se sid. 58 ff) varvid styrelsen med hänsyn till det dåvarande allmänna ekonomiska läget ansåg det mera realistiskt att räkna med en investering av den storleksordning, som styrelsen äskat för budgetåren 1957/58 och 1958/59 (357, resp. 360 milj. kr.). För vardera av budgetåren 1960/61—1963/64 upptogs därför i den reviderade prognosen till 1958 års besparingsutredning en medelsförbrukning av 360 milj. kr. per år i 1958 års priser räknat.

*d) Av järnvägsstyrelsen år 1960 beräknat investeringsbehov under budgetåren 1960/61—1964/65*

I skrivelse till kommunikationsdepartementet den 4 mars 1960 lämnade järnvägsstyrelsen på därom gjord begäran i *tablå III: 18* angivna uppgifter rörande beräknade utgifter (anslag) under budgetåren 1960/61—1964/65 inom sitt verksamhetsområde.

Såsom allmänna förutsättningar för beräkningen angav järnvägsstyrelsen att de vid beräkningstillfället gällande lönerna och priserna komme att vara oförändrade under perioden, att statens järnvägar komme att erhålla 80 milj. kr. per budgetår såsom driftbidrag från statsverket samt att statens järnvägars driftkostnader inkl. avsättning till värdeminskningsskonto kom-



Tablå III: 18. Av järnvägsstyrelsen år 1960 beräknat investeringsbehov för budgetåren 1960/61—1964/65 vid 1960 års priser (milj. kr)

	Budgetår					Summa
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	
<b>I. Riksstatens driftbudget</b>						
<b>A. Egenll. statsutgifter</b>						
Driftbidrag till SJ.....	80	80	80	80	80	400
<b>B. Utgifter för statens kapitalfonder. Avskrivning av nya kapitalinvesteringar</b>						
Ombyggnad till normalspår av järnvägslinjer.....	3	5	5	5	5	23
Försvarsberedskap vid SJ.....	3	3	3	3	3	15
Summa A + B	86	88	88	88	88	438
<b>II. Riksstatens kapitalbudget</b>						
Investering brutto.....	321	350	350	350	350	1 721
Avgår avskrivningsmedel från riksstaten.....	6	8	8	8	8	38
inom SJ:s fond.....	194	197	201	205	209	1 066
Nettoinvestering	121	145	141	137	133	677

me att täckas av trafikinkomster (inkl. driftbidraget). I de till uppgifterna fogade kommentarerna framhöll järnvägsstyrelsen i övrigt följande.

Det beräknade investeringsbehovet vore främst grundat på angelägenheten av att stambanenätet upprustades och moderniserades. Trafikökningen under årens lopp hade visat att kapacitetshindrande s. k. flaskhalsar förelåge i fråga om de fasta anläggningarna på huvudlinjerna, av vilka vissa hade en trafikintensitet 2 å 3 gånger större än under de sista förkrigsåren. Dessa linjer behövde därför successivt byggas ut med dubbelspår, varjämte vissa bangårdar behövde utbyggas och signalanordningar moderniseras. Dessutom kvarstode behovet av kapacitetsökning för viss rullande materiel, främst godsvagnar. Vidare hade det blivit alltmer angeläget att tillgodose reinvesteringsbehovet för att möta person- och godstrafikanternas krav samt konkurrensen från övriga transportmedel. Till de kapacitets- och kvalitetshöjande skälen komme slutligen behovet av kostnadsänkande rationaliseringar, vilka på längre sikt utgjorde en nödvändig förutsättning för en samhällsekonomiskt rationell utveckling inom transportförsörjningens område. Investeringar av detta slag erfordrades bl. a. för att genomföra önskvärda personalbesparingar inom vissa sektorer och för att utjämna verkningarna av arbetstidsförkortningen.

Under hänvisning till att styrelsen tidigare (se sid. 61) angett behovet av investeringsmedel till 360 milj. kr. per år till och med budgetåret 1963/64, vilket behov med hänsyn till konjunkturläget av styrelsen begränsats till 343 milj. kr. för budgetåret 1960/61, anförde styrelsen att kostnadsnivån

för realinvesteringar sedan dess stigit, bl. a. på grund av den från och med år 1960 utgående varuskatten, vilken ensam fördyrade statens järnvägars investeringar med 10 milj. kr. per år vid en investeringsnivå om 340 milj. kr. Till följd härav räknade styrelsen med att 350 milj. kr. per år, i 1960 års priser räknat, erfordrades för statens järnvägars realinvesteringar under budgetåren 1961/62—1964/65.

*e) Av järnvägsstyrelsen år 1960 beräknat investeringsbehov åren 1960—1979*

På framställning av 1953 års trafikutredning har järnvägsstyrelsen i juni 1960 verkställt en beräkning rörande investeringsbehovet under perioden 1960—1979. Såsom allmänt underlag för denna beräkning har av styrelsen anförts bl. a. följande.

För rationalisering, upprustning och modernisering av statens järnvägars transportapparat pågår en investeringsverksamhet av relativt betydande omfattning. Även för utvidgning av kapaciteten inom trånga sektorer krävas investeringar redan vid nuvarande trafikomfattning. För att kunna ombesörja den i det föregående (jfr sid. 46 ff) förutsatta trafikökningen erfordras härutöver andra kapacitetshöjande investeringar. Dessa merinvesteringar äro betingade av godstrafikökningen medan den planerade omdaning av persontrafikapparaten beräknas rymmas inom ramen för motsvarande avskrivningar.

Beräkningen av investeringsbehovet under perioden 1960—1979 har grundats på en schematisk driftplanering, varvid alternativa möjligheter till kapacitetsutvidgningar prövats. Vid beräkningen har icke medtagits investeringar på malm-banan, enär något problem om trafikens fördelning på olika trafikmedel där icke föreligger. Dessa investeringar planeras kontinuerligt i samarbete mellan statens järnvägar, de norska statsbanorna och LKAB. Ej heller har bil- och färjedriften medtagits, vilket undantag ansetts kunna motiveras av dessa rörelsegrenars fristående karaktär och i princip självbärande ekonomi.

Beräkningen av investeringsbehoven har grundats på följande förutsättningar.

*Allmänt*

1. Statens järnvägar få konkurrera med andra trafikmedel på möjligast lika villkor.

2. 5-dagars arbetsvecka genomföres under prognosperioden.

3. SJ-nätet omfattar år 1980 cirka 10 000 km.

4. Huvudlinjerna komma att upprustas för ett maximalt axeltryck av 20 ton för vagnar.

5. Knutpunktstrafik (se bilaga III A) inrättas i såväl person- som godstrafik i större omfattning än för närvarande.

6. Någon revolutionerande och nu icke känd driftteknik förutsättes icke hinna i större omfattning införas före år 1980.

*Persontrafik*

1. Persontrafikvolymen mätt i personkm blir totalt sett år 1980 av ungefär samma omfattning som år 1959.

2. Persontågsplanen kommer att i princip omfatta expresståg, snälltåg, sovvagnståg och förortståg.

3. Maximihastigheten på huvudlinjerna höjes till i regel 130 km/tim. utom för vissa expresståg, som beräknas få en maximihastighet av 150 km/tim.

### Godstrafik

1. Godstrafikvolymen mätt i tonkm kommer att år 1980 vara 100 procent (alt. 1) respektive 160 procent (alt. 2) större än år 1957.

2. Godstågsplanen kommer att differentieras ytterligare och inriktas på ökad direktkörning.

3. Den genomsnittliga lastvikten per lastad vagn kommer att stiga till 18 ton för vagnslastgods.

4. Maximihastigheten blir i princip 90—100 km/tim. för ilgodståg och gods-expressståg samt 70 km/tim. för övriga godståg.

5. Tåglängden blir liksom nu 50—55 vagnar, i alt. 2 dock 70 vagnar norr om Ånge.

6. Tågvikten ökar till maximalt 1 500 bruttoton, i alt. 2 dock 1 800 bruttoton norr om Ånge.

I bilaga till beräkningen har järnvägsstyrelsen lämnat en översiktlig redogörelse för de viktigaste rationaliseringsprojekten, vilken återfinnes i bilaga III A.

Resultatet av den utförda beräkningen, som avser investeringsbehovet i 1959 års penningvärde totalt för hela 20-årsperioden dels vid oförändrad trafikomfattning, dels vid en ökning av godstransportarbetet i fjärrtrafik med 100 (alt. 1) resp. 160 procent (alt. 2) framgår av nedanstående tablå.

Tablå III: 19. Av järnvägsstyrelsen år 1960 beräknat investeringsbehov för åren 1960—1979 vid 1959 års priser, exkl. malmbanan, bildriften, färjedriften och försvarsberedskapen (milj. kr)

Objektgrupp	Investeringsbehov 1960—1979		
	vid oförändrad trafik	vid trafikökning enligt	
		alt. 1	alt. 2
Fasta anläggningar . . . . .	2 600	3 200	3 700
(därav för enbart persontrafikändamål)	(ca 200)		
Rullande materiel för godstrafik . . . . .	700	1 400	1 800
för persontrafik . . . . .	600	600	600
Summa	3 900	5 200	6 100

I genomsnitt per år skulle alltså — bortsett från malmbanan, bildriften, färjedriften och försvarsberedskapen — erfordras investeringsbelopp av storleken 195, 260 respektive 305 milj. kr. Då det redan vid oförändrad trafik föreligger en viss eftersläpning i den tekniska rationaliseringen och upprustningen av affärsbanenätet, kunna enligt järnvägsstyrelsens uppfattning de angivna totalbeloppen icke jämnt fördelas över 20-årsperioden utan snarare så att de till större delen falla på periodens första hälft. Det framhålls sålunda såsom angeläget att de totala investeringarna under de närmaste fem åren hållas vid omkring 350 milj. kr. per år, i 1959 års penningvärde räknat, så att nämnda eftersläpning kan tagas igen. Därefter väntas

investeringsbehovet — vid nu känd teknik på järnvägsområdet — komma att minska successivt, så att investeringarna mot periodens slut i stort sett motsvara avskrivningarna.

*f) Sammanställning av järnvägsinvesteringsplanerna*

En sammanställning av de i det föregående redovisade järnvägsinvesteringsplanerna har gjorts i nedanstående tablå. Då de i juni 1956 och 1958 samt mars 1960 verkställda beräkningarna avsågo det totala investeringsbehovet, ha för jämförelsens skull de i juni 1960 beräknade investeringsbehoven enligt tablå III: 19 uppräknats till att omfatta jämväl investeringsbehov för malmbanan, bildriften, färjedriften och försvarsberedskapen.

*Tablå III: 20. Sammanställning av det genomsnittliga årliga järnvägsinvesteringsbehovet enligt järnvägsstyrelsens vid olika tillfällen verkställda beräkningar vid 1959 års penningvärde*

Tidpunkt för beräkningen	Avser tidsperioden	Årligt investeringsbehov	
		för budgetåren	milj. kr
Juni 1956 . . . . .	1955/56—1964/65	1960/61—1964/65	460
Juni 1958 . . . . .	1960/61—1963/64	1960/61—1963/64	360
Mars 1960 . . . . .	1960/61—1964/65	1960/61—1964/65	340
Juni 1960 . . . . .	1960—1979	1960/61—1964/65	350
		1965/66—1979/80	
		Alt. 1	290
		Alt. 2	350

Det i juni 1960 för femårsperioden 1960/61—1964/65 beräknade beloppet, 350 milj. kr., avses gälla båda trafikökningsalternativen, vilket har till följd, att hela skillnaden i investeringsbehov mellan alternativen 1 och 2 tänkts belasta femtonårsperioden 1965/66—1979/80.

Vid en jämförelse mellan de i tablå III: 20 angivna investeringsbeloppen må uppmärksammas, att beräkningen i juni 1958 utgör en reviderad version av beräkningen i juni 1956 och att även beräkningen i mars 1960 i huvudsak torde vara baserad på samma underlag. Skillnaden dem emellan torde vara hänförlig bl. a. till syftet med de olika beräkningarna. Även om direktiven för beräkningen i juni 1956 syftade till att åstadkomma en så realistisk bedömning som möjligt av ifrågakommande investeringsprojekt, torde det stå klart, att denna beräkning närmast är uttryck för ett idealprogram, medan beräkningarna i juni 1958 och mars 1960 på ett helt annat sätt anpassats till de rådande konjunkturerna och uppfattningen om storleken av de resurser som stode till buds. Den i juni 1960 gjorda beräkningen skiljer sig i vissa hänseenden från de föregående. Sålunda omfattar beräkningsperioden icke mindre än 20 år, ett förhållande som måste ge

denna beräkning en särskild prägel. En sammanknytning med beräkningen i mars 1960 har dock skett i och med att järnvägsstyrelsen, såsom nämnts, vid beräkningen i juni 1960 framhållit det såsom angeläget, att investeringarna (inklusive investeringarna för malmbanan, bildriften, färjedriften och försvarsberedskapen) under de närmaste fem åren komme att hållas vid omkring 350 milj. kr. per år.

År	Beräkning	Beräkning	Beräkning
1960	1 200	1 200	1 200
1961	1 200	1 200	1 200
1962	1 200	1 200	1 200
1963	1 200	1 200	1 200
1964	1 200	1 200	1 200

# ANDRA DELEN

## GRUNDLÄGGANDE SYNPUNKTER PÅ DEN STATLIGA TRAFIKPOLITIKENS MÅL OCH MEDEL

### KAPITEL IV

#### Allmänna synpunkter på målsättningen och de trafikpolitiska medlen

På trafikens område har i vårt land under 1950-talet en övergång till bilåldern inletts, d. v. s. till det skede inom transportväsendets utveckling som kännetecknas av motorfordonstrafikens utpräglade dominans bland transportmedlen. Denna omvandlingsprocess kan vid oförändrade utvecklingsbetingelser förväntas fortsätta, och övergången till bilåldern torde kunna förutses bli helt fullbordad under 1960-talet. Bilexpansionens takt påverkas givetvis av den trafikpolitik, som samhället för, men även för det fall, att denna politik skulle förändras i expansionshämmande riktning, kvarstår likväl ett av alla trafikpolitiska åtgöranden oberoende önskemål från samhällsmedlemmarnas sida att få utnyttja bilålderns möjligheter. Det är därför nödvändigt att i dagens trafikpolitiska situation räkna med detta önskemål såsom en realitet, och den stora aktuella frågan inom trafikpolitiken blir därigenom spørsmålet om det sätt, på vilket denna politik med accepterande i stort av den angivna utvecklingstendensen bör gestaltas.

Vid besvarandet av detta spørsmål kan ledning endast delvis hämtas från tidigare inom vårt land verkställda trafikutredningar — detta en följd av den starkt förändrade bakgrunden till de trafikpolitiska problemen. Utgångspunkterna för 1953 års trafikutredning äro i själva verket väsentligt andra än de för de tidigare utredningarna föreliggande.

Såsom nyss antytts bör samhället vid sina åtgöranden på det trafikpolitiska området enligt trafikutredningens mening acceptera den här förutsedda utvecklingen. Utredningen anser emellertid att denna utveckling — som bör fortgå i så stor frihet som möjligt — i princip bör styras av den naturliga faktor, som består däri att varje trafikgren arbetar under korrekta konkurrens- och kostnadsansvarsbetingelser, vilket bl. a. innebär att varje transportmedel svarar för de kostnader som det åsamkar det allmänna.

När det gäller att bedöma och fastställa målet för den statliga trafikpolitiken, måste först tagas i betraktande den aktuella trafiksituationen med

de tecken på bristande trafikekonomisk balans som densamma företer Översiktvis kan det rådande läget på transportmarknaden jämte de utvecklingstendenser, som lett till detsamma, beskrivas på följande sätt.

Järnvägarnas naturliga monopolställning fram till bilismens genombrott medförde att deras verksamhet i många avseenden underkastades särskild statlig kontroll och att de pålades särskilda skyldigheter.<sup>1</sup> Den ekonomiska målsättningen har varierat men har för statens järnvägar hittills i stort sett varit, att taxorna skolat sättas så, att det ekonomiska utfallet ger utrymme för dels erforderliga avskrivningar för förnyelse av materielen, dels förräntning av det bokförda statskapitalet.<sup>2</sup> Monopolställningen föranledde sålunda statligt inflytande på taxesättningen. Vidare ålades järnvägarna att hålla i tid och rum enhetliga taxor, och nedläggning av driften på icke lönsamma järnvägslinjer fick ske endast med särskilt medgivande av Kungl. Maj:t. Dessa och övriga för järnvägarna gällande förpliktelser härledde sig, åtminstone för statens järnvägars del, ur statsmakternas önskan att via järnvägarna öva inflytande på den ekonomiska och näringspolitiska utvecklingen i landet. Monopolet gav möjlighet att uppbygga järnvägstaxorna på sådant sätt, att transportavgifterna på vissa järnvägslinjer och för visst gods betydligt överstego driftkostnaderna, varigenom de av staten pålagda, ej företagsmässigt motiverade förpliktelserna för järnvägarna kunde fullgöras utan finansiell hjälp från statens sida. Det samhällsekonomiska värdet av en sådan anordning kan givetvis diskuteras även när ett naturligt monopol föreligger, men det är i varje fall vid en sådan anordning möjligt för järnvägsföretaget att använda en från kostnadsförutsättningarna avlägsnad taxeuppbyggnad med bibehållen företagsmässig lönsamhet och att därigenom fullgöra sina förpliktelser. Upphör däremot det naturliga monopolet utan att ersättas av ett på regleringsåtgärder uppbyggt monopol, försvinna förutsättningarna att bibehålla den angivna taxekonstruktionen såsom medel att uppfylla förpliktelserna, d. v. s. försvinna möjligheterna att få rörelsen att gå ihop vid bibehållna förpliktelser.

Under de senaste fyrtio åren har järnvägarnas naturliga monopol successivt inskränkts, utan att de järnvägarna pålagda förpliktelserna på någon mera väsentlig punkt avlyfts. I dag stå järnvägarna beträffande större delen av verksamhetsområdet i direkt konkurrens med landsvägstransportmedlen och på senare tid även med inrikesflyget. Helt är dock det naturliga monopolet ej borta. Det kan sålunda erinras om att en monopolistisk taxesättning skulle kunna tillämpas i fråga om lapplandsmalmen och visst massgods, men det är omöjligt att med dylikt utnyttjande av dessa och eventuellt andra kvarvarande trafikobjekt, där mer eller mindre monopolistisk pris-

<sup>1</sup> Se härom närmare *bilaga VIII A*.

<sup>2</sup> Med bokfört statskapital (= räntepliktigt kapital) avses den del av det i järnvägarna nedlagda statskapitalet som efter de åren 1929, 1938 och 1944 verkställda regleringarna bokföres under rubriken »Lånekapital att förräntas med trafikinkomster», respektive — från och med den 1 juli 1938 — »Statskapital».

sättning också skulle vara tänkbar, uppnå företagsmässig lönsamhet för hela den nuvarande verksamheten.

Den trafikavledning, som drabbat järnvägarna, är en naturlig följd därav, att alternativa transportmöjligheter uppstått och utvecklats samt att järnvägarnas möjligheter att anpassa sig till den nya konkurrenssituationen hämmats av deras från monopoltiden alltjämt kvarstående förpliktelser. Men trafikavledningen belyser också trafikeftertrågans förskjutning från allmänna och kollektiva transportmedel till privata och individuella sådana — en företeelse, som särskilt från och med 1950-talet med dess starka expansion av den privata motorismen medfört betydande anpassningssvårigheter icke blott för järnvägarna utan också för annan allmän trafiktjänst. Denna, främst på den kraftiga tillväxten av antalet privata personbilar grundade utveckling — som för persontrafikens vidkommande innebär att övergången till bilåldern redan är ett fullbordat faktum — kan liksom befolkningsutflyttningen från landsbygden förväntas under de kommande åren alltmer uttunna trafikunderlaget för järnvägarna liksom för landsbygdens buss- och drosktrafik.

Bilismen har å sin sida sedan 1920-talet varit föremål för trafikpolitiska tillståndsregleringar av olika slag (se *bilaga IV A*). Motivet härtill har bl. a. varit strävan att reglera den inbördes konkurrensen inom landsvägstrafiken. Vidare har syftet varit att bereda järnvägarna ett visst skydd för att därigenom underlätta för dem att fortsätta verksamheten med de inslag av icke företagsekonomisk karaktär som finnas. Slutligen ha regleringarna ansetts erforderliga för att undvika en överdimensionering av den samlade transportapparaten. 1940 års förordning angående yrkesmässig automobiltrafik m. m. (yrkestrafikförordningen) har sålunda lett till en viss avskärmning av konkurrensen mellan bil och järnväg och har därjämte berett väg för vissa monopolbildningar på lastbilssidan.

Under tiden efter år 1945 har den privata (icke yrkesmässiga) lastbilstrafiken genomgått en mycket kraftig expansion. Till avsevärd del kan denna utveckling ha naturliga och trafikekonomiskt motiverade förklaringar. Det är emellertid sannolikt, att den delvis också har sin orsak i den restriktiva tillståndsgivningen på den yrkesmässiga biltrafikens område.

Den privata personbilismen har i stort sett ej varit föremål för trafikpolitiska tillståndsregleringar. Buss- och drosktrafiken däremot har i huvudsak behandlats analogt med den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Den nyss berörda trafikavledningen från den allmänna persontrafiktjänsten har emellertid medfört ökande svårigheter för trafikföretagen inom buss- och drosktrafiken att med bibehållande av kvantitativt och kvalitativt tillfredsställande transportstandard få rörelsen att gå ihop.

Utvecklingen på landtransportmedlens område karakteriseras sålunda i stora drag av att järnvägarnas naturliga monopol nästan helt försvunnit och avlösts av ett påtagligt konkurrenstillstånd i relation till lastbils-, buss-



och personbilstrafiken. Järnvägarnas från samhällets sida ålagda särskilda förpliktelser kvarstå däremot i stort sett oförändrade sådana de en gång betingats av järnvägarnas monopolställning. Den yrkesmässiga landsvägs- trafikerna har å sin sida påförts olika kvantitativa begränsningar, bl. a. i avsikt att skydda järnvägarna från en konkurrens, som dessa ej haft möjlighet att fritt möta med företagsekonomiskt berättigade förändringar i sin verksamhet. Möjligheterna att låta den naturliga monopolställningen avlösas av ett konsekvent genomfört konkurrenssystem ha ej begagnats utan i stället ha i viss utsträckning skapats monopolliknande företeelser av annan art både på järnvägs- och på landsvägssidan. Enighet torde råda därom, att dessa åtgärder icke lett fram till åsyftad balans inom transportapparaten.

Beträffande inrikesflyget — som sedan 1950-talets senare del företett en synnerligen kraftig expansion, även om dess andel i den totala persontrafikvolymen ännu är relativt obetydlig — kan konstateras, att dess konkurrensförhållande till landtransportmedlen präglas dels av dess befordringskvalitativa företräden, men dels också av den omständigheten, att civilflyget icke behövt helt täcka sina samhällsekonomiska kostnader samtidigt som den yrkesmässiga luftfarten åtnjutit stor frihet i sin taxesättning. Vidare innehar det reguljära inrikesflyget i sin nuvarande gestaltning ett faktiskt monopol på sina flyglinjer. Någon reell motsvarighet till de förpliktelser, som åvila järnvägarna, föreligger däremot ej inom inrikesflyget. En övergång till vad som skulle kunna betecknas såsom flygaldern i den mening, att en väsentlig del av transportförsörjningen skulle överflyttas till luftfarten, ligger ännu långt fjärran, bl. a. till följd av att denna trafikgren såsom särskilt kostnadskrävande nästan uteslutande har sitt verksamhetsområde förlagt till den allmänna trafiktjänsten.

Land- och lufttransportmedlens konkurrensförhållanden påverkas icke i nämnvärd grad av den inrikes sjöfarten. Däremot har det i sistnämnda trafikgren använda tonnaget svårigheter att hävda sig i konkurrensen. Detta förhållande har lett till att befraktarna och ägarna av det mindre tonnaget eftersträvat inbördes prisöverenskommelser. Fraktnivån i dessa överenskommelser påverkas emellertid i sänkande riktning av konkurrensen från utländska motorseglare.

Det är mot bakgrunden av det här skisserade läget på den inrikes transportmarknaden och den såväl på grund härav som oberoende av detsamma uppträdande tendensen till ökad motorfordonstrafik, som den i utredningsdirektiven angivna trafikpolitiska målsättningen måste ses. Enligt direktiven bör det allmänna målet för de trafikpolitiska lösningar, trafikutredningen skall söka anvisa, vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medge företagmässig effektivitet och sund utveckling av transportapparaten. Såsom angeläget framhålla direktiven vidare, att en sådan ordning för vår transporthushållning eftersträvas, att — oavsett de inslag

av kostnadsutjämning mellan skilda landsdelar och trafikantgrupper, som alltjämt kunna befinnas påkallade — transportverksamheten totalt sett icke skall nödvändiggöra direkta subventioner från det allmänna.

Det på transportmarknaden rådande läget och de utvecklingstendenser, som där göra sig gällande, ge enligt trafikutredningens uppfattning klart vid handen, att den hittills förda statliga trafikpolitiken icke utan väsentliga förändringar är ägnad att leda till det i utredningsdirektiven angivna målet. Det nuvarande trafikpolitiska systemet medför nämligen inom väsentliga delar av transportmarknaden, att transporterna icke söka sig till det eller de transportmedel, som på ett ur transportkvalitativ synpunkt lämpligt sätt kunna ombesörja dem till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Skall en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och en sund utveckling av transportapparaten åstadkommas, är det enligt trafikutredningens åsikt angeläget, att trafikpolitiken stimulerar en uppdelning av transporterna de olika trafikgrenarna emellan i överensstämmelse med deras reella kostnads- och kvalitetsförutsättningar.

Vid utformandet av en dylik trafikpolitik aktualiseras frågan, huruvida man för framtiden i första hand skall *antingen* bygga vidare på och utvidga det system av tillståndsregleringar, som hittills nyttjats, i syfte att söka bättre ansluta dem till lagstiftarens uppfattning om den eftersträfvade trafikuppdelningen, *eller ock* söka åvägabrinda en sådan ordning, att konkurrensen mellan transportmedlen *direkt* leder till en sådan trafikuppdelning.

Det torde råda enighet därom att — om två lösningar finnas, som båda kunna leda till i utredningsdirektiven angivet slutresultat: en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällseliga kostnader och en sund utveckling av transportapparaten — den lösningen är att föredra, som innebär ett mindre mått av regleringar och ett större mått av fritt utövad konkurrens. Hela den näringspolitiska diskussionen under de senaste decennierna från framläggandet av näringsorganisationssakkunnigas betänkande till skapandet av ett näringsfrihetsråd m. m. torde ha visat, att det i vårt land i princip råder enighet om att konkurrens i sunda former och vid likartade utgångsbetingelser är en mäktig stimulans till en progressiv ekonomisk utveckling.

För förverkligande av den i utredningsdirektiven angivna trafikpolitiska målsättningen torde därför en sådan ordning böra eftersträvas, som *direkt* medger *en effektiv konkurrens* på transportmarknaden, såväl mellan de olika trafikgrenarna som mellan trafikföretagen inom en och samma trafikgren. *För att konkurrensen skall kunna betecknas såsom effektiv måste den enligt utredningens uppfattning bedrivas på i möjligaste mån lika villkor och inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt.* En dylik konkurrens utgör ett kraftigt incitament till att trafiken söker sig till det transportmedel, som vid tillgodoseende på mest ändamålsenliga

och lämpliga sätt av ifrågakommande trafikbehov drar de lägsta kostnaderna, samt till att trafikrörelsen skötes effektivt.

Inom ekonomisk teori har visserligen ofta framhållits, att en fri konkurrens inom näringslivet i och för sig icke alltid leder till minsta möjliga insats av produktionsresurser för att uppnå ett givet produktionsresultat. Konkurrensen kan medföra onödig utbyggnad av kapaciteten, höga reklamkostnader, en för konsumenten dyrbar tävling i service etc. Detta är givetvis en konsekvens som i vissa fall ej kan undvikas men som får ses såsom ett pris, vilket måste betalas för de fördelar i övrigt i form av exempelvis starkare inriktning på produktivitetsförbättrande och kostnadsreducerande åtgärder som den effektiva konkurrensen medför för samhällsekonomin. På transportmarknaden torde de största svårigheterna att tillämpa konkurrensprincipen såsom vägledande för insatserna föreligga vid investeringar i sådana fasta anläggningar, där beslutanderätten åvilar det allmänna (järnvägslinjer, landsvägar, flygplatser, hamnar, kanaler etc.). Se härom vidare kap. IX. Samtidigt ter sig emellertid faran för en av konkurrenshänsyn föranledd överdimensionering av dessa investeringar vid en genomförd samordning av investeringsverksamheten (jfr sid. 74 f) icke mera påtaglig.

En övergång från ett på trafikregleringar i betydande grad uppbyggt transportväsen till ett av dylika regleringar mer obundet trafiksystem kan visserligen i övergångsskedet medföra oförmånliga verkningar för trafikanter, vilka i fråga om sina transportmöjligheter och transportkostnader varit mer eller mindre beroende av trafikregleringssystemet. Detta gäller t. ex. dels företag, vilka vid sin lokalisering baserat sina transporter på transporttjänster från sådana trafikföretag, som genom konkurrensens inverkan förlora sin bärkraft och falla bort, dels företag, vilka genom borttagandet av ett taxeutjämnande trafikregleringssystem få vidkännas förhöjda transportavgifter. Dessa olägenheter för det enskilda näringsföretaget torde emellertid på längre sikt uppvägas av den samhällsekonomiska vinsten av en på det reella kostnadsläget baserad företagslokalisering.

Den väsentliga och ofrånkomliga förutsättningen för ett trafikpolitiskt system av den karaktär, trafikutredningen förordar, är — såsom tidigare förutskickats — att största möjliga likhet i kostnads- och övriga konkurrensbetingelser råder mellan de olika transportmedlen. Enligt utredningsdirektiven kan i vad landtransportmedlen angår en dylik likhet mellan deras båda trafikgrenar åstadkommas på — i princip — två olika sätt, antingen därigenom, att åtgärder vidtas i riktning mot att likställa biltrafiken med järnvägarna i fråga om arbetsvillkor och förpliktelser, eller också därigenom, att järnvägarnas speciella förpliktelser i möjligaste mån avlyftas, så att större jämställdhet med biltrafiken uppnås (jfr sid. 17). Härtill är att säga, att det skulle stå i strid med den principiella grunduppfattning trafikutredningen ovan redovisat att skapa den eftersträfvade lik-

ställigheten mellan transportmedlen genom att även på landsvägstrafiken lägga förpliktelser av det slag som i dag åvila järnvägarna. Trafikutredningen anser för sin del, att vid konkurrensbetingelsernas likställande en sund utveckling av transportapparaten bäst kan ernås genom att de järnvägarna åvilande, icke företagsekonomiskt motiverade förpliktelserna borttas så långt möjligt är, d. v. s. så långt som är förenligt med kravet på upprätthållande av en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar. Framförallt bör ett dylikt borttagande vara möjligt i fråga om de av järnvägarnas förpliktelser, som äro allenast historiskt betingade. Endast till den del företagsekonomiskt icke motiverade förpliktelser av hänsyn till den allmänna transportförsörjningen för framtiden alltjämt måste bibehållas inom järnvägstrafiken, böra likställighetsåtgärder avseende biltrafiken ifrågakomma. I princip finner trafikutredningen i enlighet med sin tidigare deklarerade inställning till hithörande problem det angeläget, att ifrågakommande regleringsåtgärder begränsas i möjligaste mån och att inom ramen för vunnen likställighet i konkurrensvillkor konkurrensen gestaltas så fritt som möjligt.

Sammanfattningsvis anser sålunda trafikutredningen det främsta medlet att nå det uppställda trafikpolitiska målet vara möjliggörandet av en effektiv konkurrens på transportmarknaden, d. v. s. en konkurrens som bedrivs på i möjligaste mån lika villkor och som inom ramen för dessa villkor gestaltas så fritt som möjligt. I den mån emellertid särskilda likställighetsåtgärder med avseende å de med järnvägen konkurrerande trafikgrenarna likväl bli nödvändiga, finnas i huvudsak tre olika metoder — separat eller i förening — att tillgå, nämligen (jfr sid. 117 f) trafikstillståndsreglering (auktorisationsmetoden), taxereglering (tarifferingsmetoden) och trafikbeskattning (punktbeskattningsmetoden). För styrandet av investeringsverksamheten på transportområdet kan därjämte ifrågakomma investeringskontroll.

Användningsområdet för dessa olika metoder sammanhänge: delvis med huruvida bedömningen avser redan existerande trafik eller planläggning av ny trafik. Såsom av det sagda framgår bör i fråga om den existerande trafiken utfallet av den effektiva konkurrensen till helt övervägande del bestämma trafikuppdelningen, varför behovet av en på de angivna regleringsmetoderna grundad trafikuppdelning här i realiteten torde bli relativt obetydligt.

I vad gäller *investeringsverksamheten* måste beaktas, att bestämmanderätten över investeringar i de för ny trafik erforderliga fasta anläggningarna, i motsats till vad som gäller i fråga om näringslivets investeringar i allmänhet endast i ringa del utövas av trafikföretagen. Ansvar för investeringar i järnvägsanläggningar, allmänna vägar och gator, luftfartsanläggningar samt hamnar och farleder åvilas regelmässigt det allmänna — därmed icke sagt att kostnadsansvaret för dessa investeringar ej skall bäras

av de transportmedel, som nyttja anläggningarna. Det säger sig självt, att vid samhällets investeringsavvägning investeringarnas lönsamhet måste på förhand kalkyleras, d. v. s. att den räntabilitet, som kan förväntas vid en trafikuppdelning grundad på effektiv konkurrens, måste förutberäknas. Det allmännas investeringsverksamhet på transportområdet måste sålunda ske planmässigt och i princip grundas på bl. a. det tänkta utfallet av konkurrensen, vilket under givna förutsättningar bör leda till lägsta samhälls-ekonomiska kostnader för trafiken. Det förhållandet att denna teoretiska riktlinje kan erbjuda svårigheter att omsätta i praktiken, där man i stor utsträckning blir hänvisad till schematiska bedömningar, behandlas närmare i kap. IX.

I utredningsdirektiven framhålles bl. a. nödvändigheten av att dagens trafikpolitiska problemställningar upptas till prövning i ett sammanhang. Såsom skäl härför framhålles faran för en samhälls- och transportekonomiskt oacceptabel snedvridning av vårt transportväsen, risken för verkligt kännbara förluster på järnvägarna och det stora antalet från olika håll aktualiserade nya projekt på transportområdet. En dylik samlad bedömning är enligt trafikutredningens uppfattning såväl nu som för framtiden av betydelse. I den mån den samhälleliga trafikpolitiken använder sig av regleringsinstrument eller när en stor del av de grundläggande trafikinvesteringarna beslutas av det allmänna, böra besluten avvägas mot bakgrund av en samlad syn på transportapparaten. Ett trafikpolitiskt avgörande, som träffas med hänsyn tagen till uteslutande en enda trafikgren, får nämligen regelmässigt återverkningar på transportapparaten i övrigt: trafikunderlag överföres från en trafikgren till en annan, förändringar i transportkostnaderna per trafikenheter inom en trafikgren påverka genom trafikavledning eller trafiktillförsel kostnaderna inom en annan trafikgren, varandra motverkande åtgärder kunna komma till stånd o. s. v. Vid en rationell trafikpolitik måste de samlade verkningarna av ett trafikpolitiskt avgörande studeras och vägas i samband med avgörandet. Varje viktigare trafikpolitiskt beslut bör sålunda grundas på överväganden av beslutets betydelse för transportapparaten i dess helhet, för den samlade transportförsörjningen och transporthushållningen.

I hög grad är en samordning inom hela trafiksektorn av de trafikpolitiska åtgärderna på investeringsområdet nödvändig också med hänsyn till att de för investeringar inom denna sektor tillgängliga resurserna i fråga om kapital och arbetskraft under överskådlig framtid kunna antas bli knappa. En omfattande investeringsverksamhet inom en trafikgren kan icke blott göra investeringar inom andra trafikgrenar omotiverade; den kan också inkräkta på möjligheterna att verkställa investeringar som under alla omständigheter te sig högeligen önskvärda. Samordningen måste därför i ett dylikt läge innefatta en avvägning mellan de skilda investeringsönskemålen.

Då tekniskt sett alternativa transportsätt kunna komma i fråga för att tillgodose ett givet trafikbehov, har den investeringarna avseende samordningsverksamheten att fastställa vilket av de ifrågakommande transportsätten, som vid efterfrågad transportstandard tar i anspråk minsta möjliga del av samhällets kapital- och arbetskraftsresurser. Härtill kommer den ovan antydda uppgiften att i ett av knapphet på resurser präglad kapital- och arbetsmarknadsläge väga de skilda investeringsönskemålen mot varandra och fastställa vilka av dem, som böra beredas utrymme inom den investeringsram, som anvisats trafiksektorn. Med hänsyn till den ovisshet, som kan råda rörande den framtida storleken av denna ram, bör samordningsverksamheten här närmast få formen av en angelägenhetsgradering, en prioritering. Men angelägenhetsbedömningen bör också ta sikte på att belysa de intressen, som bli lidande, därest ett såsom betydelsefullt ansett trafikprojekt skulle falla utanför investeringsramen, och sålunda ge förbättrat underlag för de allmänna avgörandena rörande hur stor del av samhällets totala resurser, som bör anvisas trafiksektorn.

Av det anförda framgår att samordningsverksamheten på trafikinvesteringarnas område förutsätter en samlad överblick över trafikförhållandena inom samtliga trafikgrenar. Den statliga trafikinvesteringsverksamheten är emellertid för närvarande uppdelad på två statsdepartement, i det att järnvägs-, väg- och vatten- samt luftfartsstyrelserna sortera under kommunikationsdepartementet, medan sjöfartsstyrelsen lyder under handelsdepartementet. Ett sammanförande av samtliga dessa centrala ämbetsverk under kommunikationsdepartementet är ur här ifrågavarande synpunkt önskvärt. Av vikt är vidare, att kommunikationsdepartementet erhåller de utredningsresurser, som erfordras för en samordnad investeringsplanläggning av det slag, trafikutredningen förordar.

Utgångspunkten för det här tidigare förda resonemanget är, såsom ovan antytts, att de trafikpolitiska åtgärderna syfta till att till lägsta samhälls-ekonomiska kostnader tillgodose efterfrågan på transporttjänster. Ett principkrav härvidlag är från rent ekonomisk synpunkt i första hand att — såsom redan inledningsvis i detta kapitel framhållits — priset på den efterfrågade transporttjänsten täcker den samhälls-ekonomiska kostnaden för densamma och att angelägenhetsgraderingen vid fördelningen av de begränsade resurser, som stå till buds för att tillgodose efterfrågan, sker efter lönsamhetsgrad. Ett konsekvent fullföljande av detta krav skulle i dagens läge med sannolikhet avgränsa den anmälda efterfrågan på vissa transporttjänster högst väsentligt.

Men även om ett strikt genomförande av nyss angivna principkrav skulle samhälls-ekonomiskt sett vara motiverat, kan principen icke undantagslöst läggas till grund för den statliga trafikpolitiken. Kravet på lönsamhet måste i vissa fall vika till följd av andra samhällshänsyn. Utredningsdirektiven uttala såsom nämnts, att det allmänna målet för de trafikpolitiska lös-

ningar trafikutredningen skall söka anvisa bör vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader och under former, som medge företagsekonomisk effektivitet och sund utveckling av transportapparaten. Likhetsstecken kan icke sättas mellan en lönsam transportförsörjning och en tillfredsställande sådan: åtskilliga fall finnas där en tillfredsställande transportförsörjning icke skulle kunna upprätthållas, om på densamma samtidigt ställdes kravet, att transportverksamheten skall uppfylla sedvanliga anspråk på räntabilitet. Lönsamhetskravet måste därför i det särskilda fallet modifieras med hänsyn till den minimistandard i fråga om transportförsörjningen, som statsmakterna anse normerande för landets olika delar.

## KAPITEL V

### Kravet på transportstandard

För att omfattningen av de modifikationer av lönsamhetsprincipen, som det uppställda kravet på säke:ställandet av en tillfredsställande transportförsörjning för landets olika delar innebär, skall kunna bedömas, måste först behandlas frågan om de fordringar, som böra ställas på transportförsörjningen för att den skall kunna betecknas såsom tillfredsställande.

Mångfalden av de olika önskemål, som framföras rörande transportapparaternas utformning, belyser på ett tydligt sätt, att kraven på transportförsörjningen variera, icke blott med objektivi: mätbara faktorer, såsom befolknings- och näringsförhållandena, utan även och i hög grad alltefter den subjektiva uppfattningen om kvantiteten och kvaliteten av de bekvämligheter, som samhället anses böra ställa till medborgarnas förfogande. Medan från en landsdel krav kunna resas på nyanläggning av järnvägar, landsvägar och flygplatser i en omfattning, som långt överskrider vad nuvarande eller förväntat framtida trafikunderlag kan trafikekonomiskt motivera, inskränka sig måhända anspråken från en annan landsdel med liknande trafikunderlag till ett bibehållande av hittillsvarande, kanske ofta sparsamt utformade kommunikationsmöjligheter i någorlunda orubbat skick. Sällan eller aldrig äro dock önskemålen begränsade till upprätthållandet av endast sådan trafik, som är företagsekonomiskt lönsam och som sålunda betalas av transportmedlets egna trafikanter. Verklighetsbetonade lönsamhetskalkyler betraktas av förslagsställarna i regel icke såsom avgörande vid framförandet av trafikprojekt, som ha sin grund i regionala eller lokala krav på viss transportstandard. I stället synes tanken, att alla medborgare böra genom samhällets försorg tillgodoses med någorlunda likvärdiga faciliteter på trafikens område — även om den ej klart kommer till uttryck — ofta ligga bakom de flesta ur trafikekonomisk synpunkt icke godtagbara trafikförslag, som framläggas.

De här anförda förhållandena ha sin naturliga förklaring däri, att i områden, där goda förutsättningar finnas för bedrivande av lönsam trafik, en sådan trafik också i regel redan har kommit eller kan väntas komma till stånd med eller utan statlig medverkan. Det är med hänsyn härtill endast i trafikfrågor, där trafikekonomiska förutsättningar för trafikens bedrivande icke föreligga, som det blir aktuellt att söka fastställa den transportstandard, som kan anses svara mot en tillfredsställande transportförsörj-



ning. De trafikprojekt, som därvid aktualiseras, äro i huvudsak av två olika slag: antingen avse de upprustning (ofta breddning av smalspårig järnväg) eller nybyggnad av en trafikled, som icke är eller skulle bli självbärig, eller ock gå de ut på att en trafikled skall trots bristande räntabilitet bibehållas, vanligtvis med hittillsvarande eller förbättrad trafikeringsstandard.

Det torde för fastställandet av de ifrågakommande fordringarna på transportapparaten böra understrykas, att redan ordet »tillfredsställande» med dess karaktär av känslomässig förstärkning av det i sammanhanget mera väsentliga ordet »försörjning» kan ge anledning till olika tolkningar. De tidigare berörda skiftande subjektiva uppfattningarna hos trafikanterna om vad som kan anses vara för dem tillfredsställande ge icke erforderlig ledning för tolkningen. Enligt trafikutredningens uppfattning torde i begreppet *tillfredsställande transportförsörjning* böra inläggas *upprätthållandet av den minimistandard i fråga om transportapparatens dimensionering, som — sett ur samhällets synpunkt — tillgodoser de för befolkning och näringsliv väsentliga trafikbehoven.*

Även efter denna precisering är begreppet tillfredsställande transportförsörjning mångtydigt och mångfacetterat. Det har bl. a. en kvantitativ och en kvalitativ sida, vartill kommer att de för begreppets realiserande ifrågakommande transportanordningarna kunna användas i praktiskt taget obegränsat antal kombinationer.

Det inses utan vidare att de skiftande förhållandena i vårt land omöjliggöra konstruktionen av en »rikslikare», med vilken transportförhållandena inom ett visst avgränsat område kunna jämföras för bedömning av huruvida kraven på minimistandard där kunna anses uppfyllda. Trafikbehovet inom ett visst område är en funktion av folkmängd, befolkningsfördelning, åldersfördelning, bebyggelse- och näringsstruktur, rekreationsmöjligheter och en mångfald andra faktorer icke blott inom, utan även utanför området ifråga. Åtminstone de viktigaste av dessa faktorer kunna emellertid kvantitativt preciseras, och därmed torde det — åtminstone teoretiskt sett — vara möjligt att ange vissa mått på transportstandarden såsom en funktion av dessa faktorer för områden med olika struktur. Vissa jämförelser mellan olika områden inbördes skulle härigenom bli möjliga och kunna tjäna till ledning för bedömandet av den relativa transportstandarden. Såvitt är bekant ha emellertid ännu icke slutförts några undersökningar av detta slag. Trafikutredningen har fäst den nordiska interimskommitténs för samordning av transportforskningen uppmärksamhet på detta forskningsområde, och i Norge ha år 1958 igångsatts och numera delvis slutförts undersökningar i syfte att fastslå den nuvarande transportstandarden i ett antal trafiksvaga norska typområden i relation till deras struktur och de där rådande befolknings- och näringsförhållandena m. m. Liknande strukturundersökningar ha också inom trafikutredningen utförts inom två områden, vardera av ungefärligen ett läns storlek, vilka gett ett visst begränsat

material för vidare undersökningar på detta forskningsområde. I avsaknad av färdigbearbetat undersökningsmaterial och säkrare forskningsresultat på här ifrågavarande område har trafikutredningen emellertid varit hänvisad till mera allmänna överväganden.

Möjligheten att hålla en viss transportstandard är främst beroende av den utsträckning, i vilken fasta trafikanläggningar stå till buds, d. v. s. järnvägslinjer, landsvägar, flygplatser, hamnar, kanaler etc. Dessa kunna som bekant dimensioneras på olika sätt alltefter omfattningen och arten av det trafikbehov, som skall tillgodoses. Redan här inställer sig frågan, vilka trafikanläggningar av olika slag, som en bygd med viss struktur kan göra anspråk på för att transportförsörjningen skall anses tillfredsställande. Det kan t. ex. i samband med den fortsatta bedömningen av 1957 års vägplan (se kap. III) ifrågasättas, om minimitransportstandarderna kräver, att mindre starkt trafikerade länsvägar skola byggas för 10 tons axeltryck. Utförda regionundersökningar aktualisera vidare spörsmålet om den utsträckning, i vilken substitutionsmöjligheterna mellan olika transportmedel böra beaktas. Ehuru det icke är möjligt att genom allmänna regler ge ledning för lösandet av substitutionsfrågan i varje uppkommande fall, har trafikutredningen sökt att i tredje delen av detta betänkande (kap. XI) ange vissa riktlinjer för bedömandet av minimitransportstandarderna i sådana områden, där järnvägsdrift framstår såsom olönsam.

Förutsatt att frågan om de fasta anläggningarnas dimensionering m. m. i det enskilda fallet vunnit sin lösning (i stor utsträckning är det här med hänsyn till den berörda trafikens olönsamhet fråga om bibehållande eller icke av redan befintliga anläggningar) kommer turen till den rörliga materien. Här koncentreras problemställningen till att avse tre betydelsefulla aspekter, nämligen transportmedlets art, trafikerings sättet (turtätheten) samt transportavgiftsnivån.

Ett väsentligt spörsmål i detta sammanhang är, huruvida minimitransportstandarderna bör bestämmas efter de rådande befolknings- och näringsförhållandena eller om hänsyn jämväl bör tagas till möjligen inträdande framtida förändringar i dessa förhållanden, därvid bl. a. bör observeras, att förändringar på olika områden inom samhällslivet medföra en ständigt fortgående omvärdering därhän, att vad som i dag betraktas såsom tillfredsställande transportförsörjning inom ett visst trafikområde kan i morgon bedömas vara otillräckligt. För besvarandet av denna fråga torde böra klarläggas vissa av de allmänna principer, som enligt trafikutredningens uppfattning böra vara vägledande med avseende å den politik, som bör föras inom trafiksektorn i fråga om trafikinvesteringar respektive trafikinskränkningar.

Först och främst bör framhållas, att i produktionskostnaderna (i vidsträckt bemärkelse) inom näringslivet transportkostnaderna vanligen ingå såsom en mindre del vid sidan av andra kostnadsfaktorer, såsom arbets-

kraft, råmaterial och energi. Härtill kommer att lokaliseringen kan påverkas även av andra omständigheter än direkta kostnadsfaktorer, exempelvis det enskilda initiativtagandet eller åtgärder från det allmännas sida inom vissa områden i syfte att stödja näringslivet eller befolkningsutvecklingen därstädes. I en lokaliseringspolitik, som delvis bygger på andra än rent ekonomiska överväganden, bör enligt trafikutredningens uppfattning — av skäl som i nästföljande kapitel närmare redovisas — likväl transportkostnadselementet i princip ingå i bedömningen till sitt verkliga värde, d. v. s. transportapparaten bör icke utnyttjas i näringssubventionerande syfte. En näringssubvention i denna form ansågs möjlig under järnvägarnas monopoltid men är icke försvarbar vid ett system med effektiv konkurrens på transportmarknaden. Ett undantag måste här likväl göras för de fall, då en olönsam trafik av hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning upprätthålles genom tillskott från det allmänna, vilka då emellertid böra klart redovisas. I detta sammanhang torde böra uppmärksammas, att den omständigheten att stat eller kommun i syfte att säkerställa en tillfredsställande transportförsörjning lämnar trafikföretag driftbidrag till upprätthållandet av trafik, som företaget självt ur företagsekonomiska synpunkter ej önskar bedriva, icke är att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan snarare såsom ett köp från det allmännas sida av vissa transporttjänster — utnyttjade eller ej — eller såsom ett infriande av en avsättningsgaranti lämnad av det allmänna.

Målsättningen för samhällets lokaliseringspolitik kan ännu icke sägas vara mera konkret utformad. Frågan om den samhälleliga lokaliseringsverksamheten är för närvarande under utredning inom den år 1959 tillsatta kommittén för näringslivets lokalisering. Trafikutredningen har bl. a. på grund härav icke funnit sig kunna uppdra riktlinjer för den statliga trafikpolitiken på grundval av något lokaliseringspolitiskt program. Trafikpolitikens primära syfte är icke att i viss riktning påverka befolknings- och näringsutvecklingen; den ingår däremot såsom ett sekundärt hjälpmedel för lokaliseringspolitiken i de fall där detta hjälpmedel kan brukas med företagsekonomisk lönsamhet eller eljest måste insättas med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. Trafikpolitiken bör sålunda följa och aktivt medverka i det skeende, som äger rum på närings- och befolkningsutvecklingens område, men bör icke genom sin utformning bli i förväg exklusivt bestämmande för utgången av de lokaliseringspolitiska avgörandena. Ju mindre klart de allmänna tendenserna till en viss utveckling kunna skönjas, desto större krav måste i det särskilda fallet ställas på framtidskalkylerna rörande den utveckling, som skall motivera en ny- eller reinvestering. De trafikpolitiska åtgärderna böra ej heller föregripa och påskynda en till trafiknedläggning föranledande befolknings- och näringsutveckling. Först då trafiken — av annan anledning — sökt sig bort från ett transportmedel i sådan utsträckning, att det icke med hänsyn till be-

folknings- och näringspolitiska intressen längre kan anses ekonomiskt försvårbart att bibehålla detsamma, bör nedläggning av driften på detta transportmedel bli aktuell. I såväl utbyggnads- som nedläggningsfallet bör transportapparaten sålunda i normala fall anpassas till skeendet, givetvis så nära som möjligt. I vissa fall, närmast av nybyggnadskaraktär, kan det dock bli nödvändigt att trafikordningarna, och då i huvudsak de fasta anläggningarna, planmässigt föregå den övriga utvecklingen.

Vid tillämpande av dessa allmänna principer på den olönsamma trafik, på vars upprätthållande eller utbyggnad krav uppställas under motivering att den erfordras för en tillfredsställande transportförsörjning, äro svårigheterna att fastställa minimistandarden mindre i fråga om godstrafiken än i fråga om persontrafiken. Erforderlig transportförsörjning torde regelmässigt kunna, när det icke gäller alltför stor godstrafikvolym, erhållas genom landsvägstransportmedel, med undantag för trafiken till öarna. För all ny- och reinvestering synes därför, när det gäller godstrafik, det företagsekonomiska lönsamhetskravet i princip böra upprätthållas. Kravet på tillfredsställande transportförsörjning torde ej heller — med nämnda undantag — böra stå hindrande i vägen för nedläggande av godstrafik på järnväg, till sjöss eller i luftfart, när godtagbara transportmöjligheter till lägre samhällsekonomisk kostnad kunna erhållas landsvägsledes.

För persontrafikens del bör däremot krävas ett tillfredsställande tillgodo-seende av standardtransportbehoven, såsom arbetartransporter, skolbarns-transporter, resor till allmänna inrättningar med flera nödvändiga resebehov — allt i den mån de äro av nämnvärd omfattning — även om lönsamhet i trafiken därvid ej uppnås.

Såsom en av de allmänna reglerna vid fastställandet av minimitransportstandarden för persontrafiken kan vidare uppställas, att samhället tillser, att i områden, som av andra orsaker än förändringar i transportservicen ha ett vikande trafikunderlag i fråga om de kollektiva transportmedlen, den nödvändiga anpassningen av transportapparaten icke drives så långt, att de kvarstående transportlägenheternas minimala omfattning medför så stora olägenheter för kvarvarande befolkning att därigenom skapas en stark impuls till en ytterligare avflyttning från bygden, som sålunda förorsakas just av transportservicens förändringar.

Nyetablering av persontrafik, som ej är lönsam, synes i princip ej böra ske, där billigare och likvärdigt transportalternativ kan tillgripas; de lokala trafikbehoven torde i dylikt fall i regel kunna till lägsta kostnad tillgodoses med landsvägstransportmedel. Nedläggning av olönsam persontrafik på järnväg synes i princip böra ske, där standardmässigt tillfredsställande lokal biltrafik kan insättas såsom ersättning. I vissa fall blir ej heller biltrafiken självbärig; när den likväl bedömes erforderlig för transportförsörjningen aktualiseras frågan om driftbidrag för trafikens upprätthållande.

Allmänt sett kan den i många fall konstaterade bristen på lönsamhet i

fråga om de allmänna transportmedlen antas till viss del bero på att det upprätthålles en transportstandard som avsevärt överstiger det faktiska behovet och därmed även minimitransportstandard. En anpassning av transportstandard till trafikbehovet och, därest lönsamheten ej tidigare kan uppnås, ned till minimitransportstandard måste här ur samhälls-ekonomisk synpunkt komma till stånd. Denna anpassningsprocess kan normalt tänkas förlöpa på följande sätt, varvid till utgångspunkt tagas förhållandena inom ett område som betjänas av en trafiksvag järnvägslinje.

I det första skedet sker anpassningen mycket långsamt, delvis beroende på den enligt hittillsvarande trafikpolitiska system tillämpade anordningen, att järnvägsföretaget kompenserar förlusterna på trafiksvaga järnvägslinjer med överskott från andra. Såsom en följd av det minskade resandantalet sker vidare en minskning av tågstorleken, åtföljd av övergång till andra, billigare och i vissa hänseenden även bättre (snabbare, modernare) typer av järnvägsfordon (rälsbussar). Tidtabellen bibehålles med avseende på antalet tåglägenheter obeskuren i det längsta, bl. a. för att det med säkerhet skall kunna fastställas, huruvida resandeminskningen är varaktig.

Det andra skedet kännetecknas av att de sämst utnyttjade eller de minst lönsamma tåglägenheterna indras och eventuellt ersättas med landsvägsbussar.<sup>1</sup> I sistnämnda fall har hittills viss resultatförbättring vunnits icke endast till följd av lägre driftkostnader utan även därigenom att tillämpad taxa för skolbarns- och månadsbiljetter legat högre i buss- än i järnvägs- trafik.

Om driftunderskottet är så stort, att det icke hjälper att minska antalet tåglägenheter, uppstår fråga om nedläggning av järnvägstrafiken, partiellt eller totalt. I den mån trafiken befinnes bära, trots driftunderskott, upprätthållas för beredande av tillfredsställande transportförsörjning, uppkommer spörsmål om driftbidrag för underskottets täckande. Väljes däremot nedläggningsalternativet, kan det, då i allmänhet persontrafiken är det trafikslag som sämst täcker sina egna kostnader, i vissa fall vara tillräckligt att nedlägga endast detta trafikslag. Nästa steg blir att nedlägga även godstrafiken, varvid dock kan ifrågakomma att, åtminstone under en övergångstid, bibehålla spåret såsom industrispår för vagnslaster.

I sådana fall, där den privata motoriseringen fortskridit särskilt långt eller där trafikunderlaget redan tidigare varit svagt, kan det inträffa och inträffar det även att busstrafiken går med förlust. Tillvägagångssättet blir då i princip detsamma som det ovan sagda rörande anpassningsprocessen i ett område med en trafiksvag järnvägslinje.

När busstrafiken till följd av fortgående trafikavledning nedskurits till en nivå, under vilken transportförsörjningen icke längre kan betecknas så-

<sup>1</sup> Det bör observeras, att resandefrekvensen i och för sig icke är en tillförlitlig mätare på lönsamheten. Ett tåg, som uteslutande eller företrädesvis användes av skolbarn och resande med månadsbiljetter, kan utvisa avsevärt sämre lönsamhet än ett tåg, som visserligen har lägre resandefrekvens men som användes av resande med biljetter till fullt pris.

som tillfredsställande, och därvid, trots strukturrationalisering, alltjämt går med förlust, blir frågan om ett kompensationsförfarande i form av driftbidrag aktuell.

Då trafikavledningen fortskridit så långt, att driftunderskottet i buss-trafiken står i uppenbar disproportion till nyttan av densamma, får slutligen övergång till droskbillinjetrafik eller jourtjänst med droskbil i beställningstrafik övervägas.

På alla stadier i anpassningsprocessen måste ske en avvägning mellan transportmedelsart, turfrekvens och transportpris. Uppenbarligen kan dock priset på transport prestationen inom persontrafiken tillåtas att variera endast inom relativt snäva gränser för att principen om tillfredsställande transportförsörjning icke skall leteras. Man kommer därför i vissa fall tämligen snart till den punkt, där inflytande transportavgifter — även efter övergång till mer kostnadsanpassat taxesystem — icke inom en rimlig avgiftsnivå täcka kostnaderna ens för den i fråga om transportmedelsart och turfrekvens såsom minimal ansedda transportapparaten. Här men i princip icke på något tidigare stadium måste ett kompensationsförfarande genom driftbidrag övervägas för att säkra upprätthållandet av den såsom nödvändig ansedda trafiken, detta bl. a. med hänsyn till önskemålet att i det längsta söka upprätthålla kravet på företagsekonomisk effektivitet i trafikrörelsen — ett krav som icke så lätt låter sig förena med ett kompensationsförfarande.

Sammanfattningsvis kan sägas, att spørsmålet om den tillfredsställande transportförsörjningen är ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen endast i den del, det har avseende å persontrafiken på landsbygden. Och även här koncentrerar sig problemet närmast till transportförsörjningen i Norrland, vissa glesbebyggda områden i västra och mellersta Sverige samt vissa öar och skärgårdsområden. Oavsett de olika synpunkter på minimitransportstandardens nivå i dessa trafiksvaga eller avsidet belägna områden, som från skilda håll framföras — sociala, kulturella, befolknings- och näringspolitiska, beredskapsmässiga samt rättvisebetonade med flera synpunkter — måste vid bedömningen av problemet alltid såsom riktlinje gälla, att storleken av den uppoffring, som bör åvila det allmänna för tryggheten av en viss transportstandard i ifrågavarande områden, måste stå i rimlig proportion till det antal människor, som får nytta därav.

## KAPITEL VI

### Transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad

Med tillämpande av det i kap. V anförda kan omfånget av den trafikefterfrågan, som skall tillgodoses, i princip bestämmas; den omfattar inom ramen för trafiksektorns resurser dels efterfrågad lönsam trafik, dels sådan olönsam trafik, som måste bedrivas för att bereda en tillfredsställande transportförsörjning. Med denna bestämning har ståndpunkt i princip också tagits till frågan om de inslag av kostnadsutjämning<sup>1</sup> mellan skilda landsdelar och trafikantgrupper, som av samhällshänsyn kunna befinnas påkallade inom transportverksamheten: vederbörande trafikföretag måste kompenseras för driftunderskottet i den olönsamma trafik som upprätthålles av transportförsörjningsskäl. Såsom en konsekvens av trafikutredningens inställning till konkurrensproblemen på transportmarknaden bör å andra sidan en icke företagsekonomiskt betingad kostnadsutjämning i princip ej utsträckas längre än till att täcka underskotten i den här avsedda olönsamma trafiken, därvid förutsättes att denna anpassats till minimitransportstandard.

Den sålunda till omfånget bestämda trafiken skall för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning. Enligt utredningsdirektiven bör denna transportförsörjning åstadkommas till lägsta möjliga kostnader. Betydelsen av en kostnadsminimering illustreras av att den inrikes trafikens transportvärde för närvarande uppgår till omkring 10 miljarder kr. per år räknat, varför varje procents reduktion av transportkostnaderna medför en samhällsekonomisk besparing av minst 100 milj. kr. årligen. Kravet på kostnadsminimering väcker i första hand frågan om det eller de medel, genom vilka kan säkerställas att för tillgodoseendet av ett visst trafikbehov minsta möjliga del av samhällsresurserna tages i anspråk eller, omvänt — då det gäller att nyttiggöra begränsade samhällsresurser — att för en given insats av dylika resurser på transportområdet kvalitativt och/eller kvantitativt bästa möjliga transportprestation erhålles<sup>2</sup>. Enligt

<sup>1</sup> Med *kostnadsutjämning* förstås här och i det följande användning av driftöverskott inom en rörelsegren till att täcka driftunderskott (= det belopp varmed *trafikföretagets* mindrekostnad överstiger mindrentäkten, jfr sid. 90) inom en annan rörelsegren.

<sup>2</sup> Trafikbehovet framstår i detta sammanhang såsom det primära. Det bör tillgodoses genom minsta möjliga insats av samhällsresurser. När insatsen väl en gång gjorts, växlar målsättningen över till att avse bästa möjliga utbyte av den gjorda insatsen.

trafikutredningens i kap. IV angivna uppfattning torde detta trafikpolitiska mål bäst kunna nås genom en effektiv konkurrens mellan transportmedlen. Den likhet i kostnads- och övriga konkurrensbetingelser, som den effektiva konkurrensen förutsätter, kan emellertid — om den överhuvudtaget står att fullständigt ernå — icke uppnås på en gång för de olika, sinsemellan konkurrerande trafikgrenarna utan är ett mål, som måste uppställas på sikt och till vilket endast en anpassning gradvis är möjlig.

Ett av de första och viktigaste leden i en sådan anpassning är åvägbringandet av en ordning, varigenom de ekonomiska krafterna inriktade trafikanternas val mellan existerande, alternativa transportmedel på sådant sätt, att detta val ger utslag till förmån för det transportmedel, som tillgodoser det ifrågakommande trafikbehovet till lägsta samhällsekonomiska kostnad. En dylik ordning kräver i princip, såsom i det följande visas, att för varje ifrågakommande transportalternativ den samhällsekonomiska kostnaden för själva transporten inrymmer i den transportavgift, som offereras.

Vid fastställandet av den samhällsekonomiska kostnaden vid ett visst transportsätt — vilken, såsom i det följande (sid. 90) utvecklas, för en viss transporttjänst kan definieras såsom den kostnad samhället, det allmänna och den enskilde trafikanten tillsammans tagna, skulle inbespara, om transporttjänsten icke komme till utförande — måste självfallet först och främst beaktas den i nämnda avseende till själva transportmomentet hänförliga kostnaden, d. v. s. den här såsom *egentlig transportkostnad* rubricerade kostnaden för driften av det eller de vid transporten anlitade transportmedlen. Men denna kostnad är i regel icke den enda, som samhällsekonomin får vidkännas i anledning av transporten. Trafikanten kan nämligen genom användning av ett visst transportsätt åsamkas andra kostnader, som icke skulle uppkomma vid ett alternativt transportsätt, t. ex. kostnader för emballage, upplagring och extra beföringstidsåtgång m. m. dyl. Beräkningen av *den totala samhällsekonomiska transportkostnaden*, d. v. s. den egentliga transportkostnaden plus övriga, i anledning av transporten för trafikanten uppkommande kostnader, här benämnda *tilläggskostnader*, erbjuder i många fall svårigheter, särskilt på persontrafikens område. Vad godstrafiken beträffar kan givetvis den egentliga transportkostnaden för såväl huvudtransportmedel som terminaltransportmedel vid en given total transportvolym bestämmas, ehuru det måste ihågkommas, att olika befraktare ha olika terminaltransportkostnader. Så t. ex. ha vissa befraktare stickspår till järnväg, andra ha sina lagerlokaler i sådan närhet av järnvägen att truckar eller traktorer kunna användas, medan andra befraktare åter äro hänvisade till lastbilstransporter till och från järnvägsstation, delvis på längre avstånd. Vad som låter sig bestämma är sålunda den egentliga transportkostnaden i det enskilda fallet, medan däremot de totala egentliga transportkostnaderna för de samlade transportererna på viss trafikled endast mera överslagsvis kunna fastställas, enär ju någon inventering och sam-



manläggning av samtliga förekommande, ofta mycket varierande terminaltransportkostnader regelmässigt ej kan i praktiken ifrågakomma. Samma svårigheter möta också när det gäller att fastställa befraktarnas tilläggs-kostnader, vilka dessutom ofta äro svåra att ange i det enskilda fallet (t. ex. förlust genom kundbortfall, förorsakat av leveransförsening). I fråga om persontrafiken gäller beträffande den egentliga transportkostnaden det-samma som för godstrafiken: kostnaden i det enskilda fallet låter sig mera exakt beräkna, medan de totala egentliga transportkostnaderna med hänsyn till den varierande bostads- eller uppehållsorten för varje resenär i för-hållande till transportmedlets terminalanläggningar endast överslagsvis kunna beräknas. Tilläggskostnaderna kunna däremot ur ekonomisk syn-punkt överhuvudtaget svårligen fristående värdesättas; tidsförluster eller tidsvinster, förkortad eller förlängd gångväg till terminalstation etc. äro faktorer som i och för sig knappast kunna göras till föremål för ekonomisk värdering, i varje fall icke då det gäller sådan personbefordran, som ej är av rent kommersiell natur.

Ett visst mått på den totala transportkostnaden (den egentliga transport-kostnaden plus tilläggs-kostnader) kan vid alternativa transportmöjligheter dock erhållas. Gäller det t. ex. lokal befordran av en trafikant mellan två orter, som kan ske till en egentlig transportkostnad av antingen 1 kr. 50 öre med järnväg eller 2 kr. med landsvägsbuss, och trafikanten likväl väljer att färdas med buss, kan därav dras den slutsatsen, att till-läggs-kostnaderna för honom (till följd av lång väg till järnvägsstation, för hans resebehov mindre passande tåglägenheter el. dyl.) vid eventuellt an-litande av järnvägen uppgå till *minst* 50 öre.

Med hänsyn till de angivna svårigheterna att fastställa den totala kost-naden i det enskilda fallet (och än mer för de samlade transporterna), är det i regel endast trafikanten, som kan avgöra vilket transportmedel som till lägsta totalkostnad för honom kan tillhandahålla den efterfrågade transporttjänsten.

Det anförda gäller såväl vid jämförelse mellan två ur servicesynpunkt någorlunda likvärdiga transportmedel som i fall, där servicen är olika, i det att efterfrågan på viss servicestandard kan av den totala kostnaden på-verkas till godtagande av annan standard. Om t. ex. vid en längre resa valet står mellan färd med buss till ett pris av 50 kr. eller resa med express-tåg till ett pris av 60 kr., innebär trafikantens val av buss, att han ej finner transport prestationen plus övriga med järnvägsresan förknippade fördelar vara värda det begärda priset på järnväg, medan å andra sidan valet av tågresor indicerar att han finner nämnda fördelar värda *minst* 10 kr. Endast han själv kan emellertid avgöra denna fråga.

Trafikantens val av transportmedel blir emellertid icke ekonomiskt rätt-visande, med mindre den del av totalkostnaden, över vars storlek han icke råder, d. v. s. transportavgiften, är kostnadsanpassad. Kravet på kostnads-

anpassning av transportavgiften motiveras, såsom tidigare antytts, av samhällets intresse att dess begränsade resurser icke skola användas felaktigt därigenom, att trafikantens efterfrågan dirigeras av en avgiftssättning, vilken ger en oriktig uppfattning om hur stor del av dessa resurser som tages i anspråk för transporttjänsten ifråga. Har transportavgiften till följd av subvention eller genom en icke företagsekonomiskt motiverad kostnadsutjämning inom trafikföretaget satts lägre än den egentliga transportkostnaden, innebär detta att efterfrågan snedvrides och inriktas på användning av ett transportmedel, som icke täcker sina kostnader. Ju mer trafiken söker sig till detta transportmedel, desto större blir driftunderskottet, och det totala trafikarbetet kommer sålunda att utföras till högre total samhällsekonomisk kostnad än nödvändigt. Sättes transportavgiften i stället betydligt högre än den egentliga transportkostnaden, såsom t. ex. i vissa fall skett på statens järnvägars trafikstarka, dubbelspåriga linjer, kan trafiken söka sig till det alternativa transportmedlet, även om den totala transportkostnaden vid anlitan­de av detta blir högre än den reella totala transportkostnaden på det första transportmedlet, och högre total samhällelig kostnadsbelastning blir likaledes följden. Av det sagda kan dras den slutsatsen, att sådana regleringsåtgärder med avseende å trafikanternas val av till kostnadsanpassade transportavgifter tillhandahållna transportmedel, vilka leda till ändrad trafikuppdelning, öka den samhällsekonomiska kostnaden för transportväsendet. Å andra sidan står emellertid också klart, att vid val mellan alternativt ifrågakommande transportsätt några samhällsekonomiskt oförmånliga verkningar i fråga om transportmedelsanvändningen icke uppträda i sådana fall, där en brist i kostnadsanpassningen av transportavgiften visserligen föreligger men likväl icke leder till annan trafikuppdelning än som ifrågakommit vid en fullt genomförd kostnadsanpassning.

Av det anförda framgår, att i fall, där alternativa transportmedel finnas och där avgifterna för transporten avspegla de egentliga transportkostnaderna, är på längre sikt trafikanternas val av transportmedel utslagsgivande i fråga om vilket av dessa, som drar den lägsta samhällsekonomiska kostnaden. Ur samhällsekonomisk synpunkt är därför upprätthållandet av *principen om trafikanternas rätt till fritt val mellan existerande transportmöjligheter* av väsentlig vikt. Nämda princip är också nödvändig i ett trafikpolitiskt system, som bygger på effektiv konkurrens. Förutsättningarna för upprätthållandet av principen om fritt transportmedelsval äro emellertid *att* de alternativt ifrågakommande transportmedlen arbeta under lika konkurrensbetingelser *samt att* på dessa transportmedel en anpassning av transportavgifterna till kostnadsstrukturen och av transportserVICEN till efterfrågeförhållandena hos respektive transportmedel ägt rum.

Att transportavgifterna skola vara kostnadsanpassade innebär icke ett krav på att de skola hållas på samma nivå som transportkostnaderna,

utan endast att avgifterna skola avspegla de egentliga transportkostnaderna<sup>1</sup>, d. v. s. ge uttryck för kostnadsvariationerna. Men även om likhetstecken icke behöver sättas mellan dessa kostnaders och transportavgifternas nivåer, är det ur kostnadsteoretisk synpunkt väsentligt att den absoluta skillnaden mellan dessa nivåer är densamma inom alla sinsemellan konkurrerande trafikgrenar, för att trafikanternas val skall ge ett ur samhällsekonomisk synpunkt riktigt utslag.<sup>2</sup> Däremot spelar det ur denna exklusiva synpunkt ingen roll, om den på detta sätt fixerade avgiftsnivån ligger över eller under kostnadsnivån. Ur andra synpunkter kan emellertid en dylik förskjutning av avgiftsnivån tänkas inge betänkligheter. En mera avsevärd förhöjning av avgiftsnivån på transportområdet skulle sålunda kunna inrikta allmänhetens efterfrågan mot andra nyttigheter i de fall, där ett val är tänkbart (man skaffar t. ex. televisionsapparat i stället för personbil, om denna ställer sig för dyr), liksom ett mera avsevärt underpris på transporttjänsterna skulle kunna medföra en ökad transportefterfrågan på bekostnad av annan nyttighetsanskaffning. Likaledes skulle en allmän förhöjning av transportavgiftsnivån kunna tänkas minska avsättningsmöjligheterna för en av transportpriserna beroende produktion. Emellertid gör sig erfarenhetsmässigt en avsevärd tröghet gällande i omställningen av allmänhetens efterfrågan, som dessutom då det gäller trafikbehoven

<sup>1</sup> Såsom tidigare (sid. 85) angetts, avses här de till själva transportmomentet hänförliga kostnader, som samhället skulle undvika, därest transporttjänsten ej utfördes.

<sup>2</sup> Med hänsyn till att tilläggskostnaderna falla utanför transportavgifterna bör den *absoluta* och ej den relativa skillnaden mellan transportkostnadsnivån och transportavgiftsnivån vara densamma inom de olika trafikgrenarna, vilket belyses av följande exempel.

*Exempel:* För en viss transporttjänst utgör vid användning av transportmedlet A den egentliga transportkostnaden 9 öre/tonkm och tilläggskostnaden 3,5 öre/tonkm samt vid användning av transportmedlet B den egentliga transportkostnaden 12 öre/tonkm. Tilläggskostnad uppstår icke vid användning av B. Sätts transportavgifterna till transportkostnadsnivån ger trafikantvalet utslag till förmån för B enligt följande:

	A	B
Egentlig transportkostnad . . . . .	9	12
Tilläggskostnad . . . . .	3,5	—
	<hr/>	<hr/>
	12,5	12

Vid exempelvis en transportavgiftsnivå, som ligger 20 procent högre än kostnadsnivån, ger däremot trafikantvalet (felaktigt) utslag till förmån för A enligt följande:

	A	B
Egentlig transportkostnad . . . . .	9	12
Tillägg med 20 procent . . . . .	1,8	2,4
Tilläggskostnad . . . . .	3,5	—
	<hr/>	<hr/>
	14,3	14,4

Höjes däremot tonkmpriset med samma belopp för båda transportmedlen kommer utslaget att alltjämt ske till B:s förmån.

Att vid avgiftsättningen tillämpa procentuella pålägg på den egentliga transportkostnaden kan sålunda teoretiskt sett leda till felaktig trafikuppdelning i vissa fall. Faran härför är emellertid i praktiken icke så stor, emedan konkurrensen torde förhindra större procenttillägg, samtidigt som tilläggskostnaderna i regel — om man bortser från förhållandet järnväg-flyg på persontrafikens område — torde vara jämförelsevis obetydliga i förhållande till den egentliga transportkostnaden.

är tämligen oelastisk, och konkurrensen mellan olika utbytbara nyttigheter torde vidare kunna verka reglerande också på transportavgiftsnivån. Slutligen utgör en successivt införd effektiv konkurrens alternativa transportmedel emellan ett korrektiv mot överpriser på viss transporttjänst. Någon nödvändighet att av samhällsekonomiska skäl reglera avgiftsnivåns höjd torde sålunda i princip icke föreligga, sedan ett system med effektiv konkurrens genomförts.

Regeln om transportkostnadernas likformiga avspeglning i de olika trafikgrenarnas transportavgifter såsom ett medel i anpassningen till den effektiva konkurrensen är emellertid icke utan undantag. Tidigare har nämnts att en bristande kostnadsanpassning av transportavgifterna kan godtas ur samhällsekonomisk synpunkt i de fall, där detta icke föranleder någon oekonomisk trafikuppdelning. I enlighet härmed föreligger i dylika fall heller ingen anledning att påfordra en med andra trafikgrenar likformig kostnadsavspeglning. Skulle därför vid en trafikuppdelning grundad på de olika trafikgrenarnas egentliga transportkostnader jämte ifrågakommande tilläggskostnader transportmedlet A utvisa den för vissa transporter lägsta totalkostnadsnivån, inträffa inga samhällsekonomiskt oförmånliga konsekvenser, om A:s avgiftsnivå med utnyttjande av efterfråge- och konkurrensförhållandena höjes upp intill den avgiftsnivå, där efterfrågan flyttar över på transportmedlet B.

Med hänsyn till att alternativt ifrågakommande transportmedel med avseende å en given transporttjänst sällan eller aldrig ha samma kostnadsnivå uppstå därför regelmässigt möjligheter för något av transportmedlen att höja sina avgifter upp till konkurrensgränsen — ett förhållande som icke strider mot vad som är förenligt med en fullt genomförd effektiv konkurrens men som gör att det här berörda undantaget från likformighetsprincipen i realiteten snarast blir att betrakta såsom huvudregel. Den övre gränsen för ett transportmedels avgiftssättning kommer därför i praktiken att bestämmas av efterfråge- och konkurrenssituationen och kan utan fara för samhällsekonomiskt oförmånliga verkningar överlätas åt trafikföretagen själva att utfinna i sin affärsverksamhet.

Förutsättningen för en dylik, på de ekonomiska krafternas fria spel baserad frihet är emellertid, att de olika trafikgrenarna arbeta under lika villkor. Varje trafikgren bör sålunda i princip bl. a. helt svara för de kostnader, den förorsakar det allmänna.

En tillämpning av det här anförda möter i dagens trafiksituation svårigheter. Järnvägsdriften skall enligt sin målsättning till 100 procent täcka de kostnader, den förorsakar det allmänna. I fråga om det trafikstarka järnvägsnätet är denna målsättning förverkligad. I vad mån motorfordonen till fullo bära motsvarande kostnader är omstritt och är för närvarande föremål för undersökning i samband med den inom trafikutredningen pågående översynen av vägtrafikens beskattning, vilken översyn såsom huvudprincip

utgår från en i möjligaste mån genomförd tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen. I fråga om såväl inrikesflyget som sjöfarten står det klart, att dessa trafikgrenar icke för närvarande helt svara för de kostnader, de förorsaka det allmänna. Vid sådant förhållande har arbetet inom trafikutredningen bl. a. inriktats på ett förverkligande i princip av ett system med full kostnadstäckning inom samtliga inrikes trafikgrenar, därvid utformandet av en i enlighet härmed reviderad vägtrafikbeskattning träder i förgrunden. I förevarande sammanhang får också uppmärksammas det samband, som föreligger mellan brister i kostnadsansvarets täckning och trafikreglerande åtgärder.

Det må vidare framhållas, att tveksamhet kan föreligga därom, huruvida den effektiva konkurrensen kan säkerställa kostnadsanpassad transportavgiftssättning i de fall, där transportverksamheten kan integreras med andra verksamhetsgrenar inom företaget. Dessa verksamhetsgrenar kunna uppvisa konkurrensmarginaler, vilka till följd av brister i den allmänna näringskonkurrensens effektivitet kunna ge utrymme för en kostnadsöverflyttning. Såväl trafikföretag med sidoordnade verksamhetsgrenar som industri- och handelsföretag med externtransporter i egen regi kunna ha möjlighet till dylik överflyttning. Med den omfattning, som den icke yrkesmässiga biltrafiken fått i vårt land, skulle detta i betydande utsträckning kunna leda till en obestämdhet i kostnadsfördelningen mellan affärsföretagens s. k. egentransporter — transporter utförda för egen räkning med egna transportmedel — och deras övriga affärsverksamhet. Frågan huruvida den allmänna konkurrensen inom näringslivets olika grenar utgör ett tillräckligt korrektiv mot en bestående kostnadsöverflyttning, kommer bl. a. in i bilden vid bedömningen av förutsättningarna för ett allmänt frigivande av rätten till bedrivande av yrkesmässig biltrafik.

När i det föregående talats om den egentliga transportkostnaden såsom bestämmande för transportavgifternas undre nivå, uppstår frågan, hur denna kostnad närmare skall beräknas. Ur samhällsekonomisk synpunkt intresserar här, såsom antytts, endast den kostnad, som samhället skulle undvika om transporttjänsten icke komme till utförande — en kostnad som, då det gäller en med transportmedlet ifråga dittills utövad trafik, plägar benämnas *mindrekostnaden* (eller bortfallskostnaden) respektive, då det gäller nytillkommande trafik, *merkostnaden*. Den relativa storleken av mindrekostnaden varierar dels med transporttjänstens omfattning (den blir t. ex. per trafikenheter större om på järnväg hela persontrafiken lägges ned än om endast en persontågslägenhet dras in), dels med den tidsperiod, som lägges till grund för beräkningen (den blir i regel större på längre sikt). Med den omfattande produktion inom varje separat trafikslag av ensartade trafikenheter, som kännetecknar de olika trafikgrenarna, är det för taxesättningen nödvändigt att mindrekostnaden beräknas på

tämligen stora grupper av dylika enheter.<sup>1</sup> Allmänt accepterat är vidare, att mindrekostnaden bör beräknas på lång sikt.

Mindrekostnaden omfattar sålunda icke alla på transporttjänsten nedlagda kostnader. Vissa anläggningstillgångar behöva aldrig förnyas, emedan de äro värdebeständiga (t. ex. terrasseringskostnaderna för ett flygfält), såvida de ej på grund av trafikens tekniska utveckling komma att framstå såsom omoderna och därför måste ersättas med modernare anläggningar. Andra anläggningstillgångar komma kanske till följd av nämnda utveckling att bli överflödiga. I den mån investeringarna i dylika anläggningar icke äro reversibla<sup>2</sup>, uppstår vid transporttjänstens upphörande icke någon besparing för samhällsekonomin. Kapitaltjänstkostnaderna för anläggningarna böra därför icke i dessa fall medräknas i mindrekostnadskalkylen.

Beräkningen av de transportavgifter, som skola åvägbringa en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken, måste sålunda baseras på mindrekostnaden, respektive merkostnaden för den transporttjänst, avgiften avser.

Ur rent företagsekonomisk synpunkt kan emellertid en avgiftssättning på enbart mindrekostnadsbasis icke alltid godtas. Trafikföretaget måste eftersträva totalkostnadstäckning, vilket innebär att täckning måste sökas också för den kostnad, som kvarstår sedan från totalkostnaden för hela transporttjänstproduktionen dragits de olika separata produktionsgrenarnas mindrekostnader — en kostnad som i det följande benämnes *residualkostnaden*. I denna kan exempelvis ingå kostnaden för investeringar i sådana trafikanläggningar som ej behöva förnyas — vare sig det gäller värdebeständiga anläggningar eller sådana som beräknas ej komma att utnyttjas efter viss tid. Då emellertid, såsom nämnts, endast mindrekostnaderna ur samhällsekonomisk synpunkt böra läggas till grund för fastställandet av den kostnadsnivå, på vilken avgiftssättningen bör baseras, uppstår problemet hur trafikföretagen inom ramen för en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning skola täcka sina residualkostnader.

Tilldels har denna fråga redan besvarats. Den marginal, som finnes mellan transportavgiftens undre och övre gränser, kan av trafikföretaget utnyttjas för att erhålla bidrag till täckningen av dess residualkostnad. Det blir därför endast i de fall, där denna icke kan på angivet sätt helt täckas, som från samhällsekonomisk synpunkt frågan om principerna för avgiftssättningen kan tänkas erbjuda svårigheter att lösa.

Av det tidigare här förda resonemanget framgår, att en fördelning av residualkostnaderna inom envar av de olika trafikgrenarna på sådant sätt att de via transportavgifterna vålla förskjutningar i den på mindrekostnaderna (plus tilläggskostnaderna) baserade trafikuppdelningen, icke

<sup>1</sup> Det sagda gäller avgiftssättningen för den existerande trafiken. Vid en ökning av transporttjänstproduktionen måste givetvis taxekalkylen utföras såsom en merkostnadsberäkning.

<sup>2</sup> Med reversibilitet avses här möjligheten att, sedan en investering upphört att tjäna sitt ursprungliga ändamål, återvinna eller genom alternativ användning nyttiggöra densamma.

kan ur samhällsekonomiska synpunkter godtas. En fördelning av residualkostnaderna, som söker beakta dessa synpunkter, får sålunda icke föranleda ändrad trafikuppdelning. Järnvägens residualkostnad torde vara väsentligt högre än motsvarande kostnad inom motorfordonstrafiken.<sup>1</sup> Med nuvarande system för motorfordonsbeskattningen synes det sannolikt att motorfordonstrafikens residualkostnad kan uttas inom ramen för den marginal, som enligt vad ovan sagts kan tillåtas för avgiftssättningen. Problemet skulle då för landtransportmedlens del begränsa sig till frågan om fördelningen av järnvägstrafikens residualkostnad i den del den icke faller inom den angivna marginalen. Det är här att märka, att avsevärt utrymme för uttagande av residualkostnadstäckning torde finnas för järnvägen inom fjärrtrafikens sektor. För järnvägens del kan därför den ovanför marginalen fallande delen av dess residualkostnad beräknas bli av tämligen begränsad storlek. Enär totalkostnadstäckning för det trafikstarka järnvägsnätet emellertid under alla förhållanden synes böra eftersträvas, återstår här för järnvägens del närmast att söka täckning för resterande residualkostnadsbelopp inom den trafiksektor, där en mera monopolistisk taxesättning alltjämt skulle kunna vara möjlig. I stora drag överensstämmer den här skisserade anordningen med hittills tillämpat system för järnvägens totalkostnadstäckning.

Vissa garantier mot ett utnyttjande i alltför hög grad av alltjämt förefintliga möjligheter till monopolistisk prissättning (jfr sid. 68 f) måste emellertid finnas. Skulle detta medföra, att järnvägens residualkostnad icke till fullo kan på angivna vägar täckas, kvarstår frågan om sättet för täckningen av föreliggande restpost. Principen om uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna på mindrekostnadsbasis måste i dylikt läge direkt påverka residualkostnadsfördelningen.

Av de erfarenheter, som hittills vunnits rörande järnvägens möjligheter till residualkostnadsfördelning i överensstämmelse med efterfrågeförhållandena, och med de förbättrade förutsättningar härvidlag, som det successiva genomförandet av en effektiv konkurrens kan väntas medföra, är det emellertid möjligt, att spørsmålet om en likformig residualkostnadsfördelning inom landtransportmedlens olika trafikgrenar för framtiden kan komma att bli av tämligen begränsad trafikpolitisk betydelse. Skulle det visa sig att såväl järnvägs- som biltrafiken utan samhällsekonomiskt oförmånliga konsekvenser kan anpassa sina transportavgifter till efterfrågeförhållandena, rimmar detta med den frihet i konkurrensen, som trafikutredningen anser böra eftersträvas, därest densamma anses innebära en frihet för varje trafikgren att vid sin taxesättning fördela sin residualkostnad på ur företagsekonomisk synpunkt bästa sätt. Den eftersträfvade

<sup>1</sup> För olika motorfordon kunna — bortsett från kostnader av sådant slag som exempelvis administrationskostnaderna inom ett landsvägstransportföretag — i huvudsak endast de icke orsakslagligt fördelbara väghållningskostnaderna vara att anse såsom en för samtliga motorfordon gemensam residualkostnad.

likheten i konkurrensbetingelserna torde, när den genomförts, kunna komma att framkalla en tendens till likartade fördelningsmetoder även i fråga om residualkostnaderna. Skulle emellertid så icke bli fallet, d. v. s. skulle konkurrensens möjligheter att realisera den här ifrågakvarande trafikpolitiska grundtanken ha överskattats, kan dock nödvändigheten att genom supplerande regleringsåtgärder åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning icke uteslutas.

Det här förda resonemanget rörande den samhällsekonomiska kostnaden för transportprestationerna tar såsom antytts närmast sikte på den existerande trafiken, d. v. s. på sättet för fastställande av transportavgifterna för de transporttjänster, som en trafikgren för närvarande utbjuder och utför. Det har därvid förordats, att avgiftssättningen skall äga rum på grundval av mindrekostnadsberäkningar. När det däremot gäller en trafikökning (ökning av nettodriftprestationerna) inom en trafikgren — vare sig denna sker genom överföring av transportuppdrag från en annan trafikgren eller genom en ökning av den totala trafikvolymen — måste transportavgifterna grundas på en beräkning av merkostnaden härför. Så länge en dylik ökning kan äga rum inom ramen för transportmedlets hittillsvarande kapacitet, såsom i fråga om måttliga ökningar i stora delar är fallet inom järnvägsdriften, kommer merkostnaden i det stora hela att sammanfalla med den mindrekostnad, som skulle uppkomma om tilläggstrafiken åter upphörde. Ett annat blir däremot förhållandet om trafikökningen skulle gå utöver kapacitetsgränsen och därigenom medföra irreversibla investeringar i de fasta anläggningarna. Det är närmast för detta fall, som sättet för merkostnadens beräkning och täckning erbjuder ett speciellt intresse. Frågan är ingalunda av teoretisk natur: den konstaterade övergången från järnvägs- till lastbilstransporter i fjärrtrafik påfordrar i och för sig, om den fortsätter samt ökar, en utbyggnad av vägkapaciteten utav betydande mått, som närmast måste ses såsom en merkostnad för denna ökning av landsvägstrafiken. Göras i anledning härav väginvesteringar, kunna deras omfång icke skäligen dimensioneras efter den momentana trafikökningen; de måste avvägas efter en på lång sikt beräknad ökning. Såsom extremfall kan man då tänka sig att den dimensionerande fjärrtrafikvolymen på landsväg beräknas såsom om den fjärrtrafik på järnväg, som tekniskt sett rimligen kan överföras till landsväg, också skulle överförts dit. Merkostnaden per trafikenhets av den antagbara trafikökningen utgör enligt detta betraktelsesätt den *minsta* del av kostnaden för motorfordonstrafikens fasta anläggningar, som bör belasta såväl den nytillkommande som den existerande fjärrtrafiken med lastbil. Ett motsvarande betraktelsesätt kan också anläggas på en överföring av fjärrgodstrafik från landsväg till järnväg, därvid extremfallet sålunda blir, att all dylik trafik tänkes ombesörjd med järnväg.

Likartade äro även förhållandena inom den under de senaste åren starkt



expanderande inrikes luftfarten. Den utbyggnad av civila fasta anläggningar för inrikesflyget, som äger rum, är att betrakta såsom en merkostnad för den trafikökning, som föranleder utbyggnaden. Kalkylmässigt torde omfånget av utbyggnadsverksamheten böra bestämmas av den persontrafikvolym, som med sannolikhet skulle kunna tänkas överförd till inrikesflyget. Merkostnaden per trafikenhet av denna trafikökning skulle då svara mot den *minsta* del av kostnaden för ifrågakommande anläggningar, som bör i form av avgifter till det allmänna belasta varje trafikenhet av den totala inrikes flygtrafiken. På motsvarande sätt kan merkostnaden för en persontrafikökning på järnväg beräknas.

Transportavgifternas anpassning till de egentliga transportkostnaderna skulle i och för sig kunna innebära, att frågorna om den belastning, som olika på ett trafikföretag av staten lagda trafikförpliktelser utgöra, och om compensationen härför löstes. Om trafikföretagen kunna sätta sina taxor så, att kostnaderna för ifrågakommande trafikförpliktelser täckas, få företagen ofta affärsmässig anledning att utföra av trafikförpliktelserna omfattad verksamhet. I varje fall bli trafikförpliktelserna icke längre en direkt ekonomisk belastning. Härmed är icke sagt, att trafikkapacitetens utnyttjande för eventuella andra mera lönande transportuppdrag icke skulle te sig för vederbörande trafikföretag mera lockande.

I fråga om den trafik, som med kostnadsanpassade transportavgifter alltså jämt kan bedrivas med lönsamhet, innebär kostnadsanpassningen icke något problem. Vad beträffar den olönsamma trafik, som till följd av kravet på tillfredsställande transportförsörjning måste upprätthållas, skulle en fullständig kostnadsanpassning av transportavgifterna däremot i regel dels stå i strid mot nämnda krav, dels mer eller mindre omöjliggöra begagnandet av transportmedlet ifråga. En viss kostnadsanpassning bör emellertid, såsom tidigare (se sid. 83) framhållits, eftersträvas men icke sträckas utöver ramen för vad som är att ur taxemässig synpunkt betrakta såsom tillfredsställande transportförsörjning; taxorna måste te sig såsom skäliga i relation till övriga inom landet tillämpade taxor för liknande transportprestationer.

Vid den mycket begränsade anpassning av taxorna till kostnaderna i samhällsnödvändig underskottstrafik, som sålunda kan ifrågakomma, måste emellertid tillses, att kostnadsanpassningen icke minskar trafikefterfrågan och därigenom leder till att driftunderskottet av trafiken ökar. I sådant fall uppkomma regelmässigt — bland annat därigenom att till kostnaderna för drivandet av underskottslinjer komma kostnaderna för att med alternativt transportmedel samtidigt ombesörja dit överflyttande trafik — ökade samhällsekonomiska kostnader för de samlade trafikbehovens tillgodo-seende samt en försämring för kvarvarande trafikanter såväl taxe- som standardmässigt. I vissa fall kan i stället en taxesänkning genom sin trafikvärvande effekt reducera driftunderskottet av trafiken, med hänsyn

till att den relativt stora utnyttjade kapaciteten på de trafiksvaga linjerna medför låga merkostnader för nytillkommande trafik, vilka möjliggöra tillämpning av häremot svarande lägre taxor för tillskottstrafiken. En på dylikt sätt verkande åtgärd ligger emellertid redan inom trafikföretagets företagsekonomiska intresse och behöver därför ej härledas ur här behandlade samhällsekonomiska synpunkter.

Genom den begränsning av transportavgifternas anpassning till de egentliga transportkostnaderna, som enligt vad ovan sagts måste iakttas i fråga om samhällsnödvändig underskottstrafik, blir såsom tidigare framhållits frågan om driftbidrag för trafikens upprätthållande aktuell. Vad den statliga järnvägsdriften beträffar, så har hittills i vårt land driften av de trafiksvaga järnvägslinjerna finansierats genom en kostnadsutjämning inom statsbaneföretaget, vilket inneburit att avkastningskravet på de trafikstarka järnvägslinjerna i realiteten kommit att bli väsentligt högre än för den totala järnvägsdriften i genomsnitt. Genom den tilltagande konkurrensen från landsvägstransportmedlen kan emellertid numera en i erforderlig utsträckning förhöjd avkastning från de trafikstarka linjerna icke längre uppnås. Statens järnvägar ha givetvis strävat efter att uppfylla kravet på avkastning så långt kostnads- och övriga konkurrensförhållanden det medgett och sålunda sökt maximera sina nettointäkter (ang. nettointäktmaximering, se närmare 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande »Statens järnvägars taxor», SOU 1956: 54, sid. 86 ff). En dylik företagspolitik förutsätter i sin extremaste form en fullt ut genomförd prisdifferentiering efter efterfrågeförhållandena. Möjligheterna härtill ha emellertid varit begränsade av dels gällande taxebestämmelser, dels rent praktiska svårigheter att anpassa prisdifferentieringen till efterfrågevariationerna och dels försäljningspolitiska skäl. Sålunda ha järnvägstaxornas karaktär av maximitaxor, som väl fått underskridas men ej överskridas, jämte likabehandlingsplikten och offentlighetstvånget<sup>1</sup> beskurit möjligheten att fullt utnyttja den trafikefterfrågan, som kunnat bära höga transportavgifter, samt motverkat rörlighet i taxesättningen. Statsbaneföretagets storlek såväl i och för sig som i förening med de därmed sammanhängande svårigheterna att överblicka efterfråge- och kostnadsvariationerna i de enskilda fallen har vidare gjort det svårt att omsätta differentieringsintentionerna i praktiken. Slutligen har en individuellt verkande prisdifferentiering i åtskilliga fall befunnits mindre väl förenlig med en långsiktig försäljningspolitik.

I ett dylikt läge har det för statens järnvägar tett sig nödvändigt att dels hålla järnvägstaxorna generellt på en nivå, som legat betydligt högre än kostnadsnivån på de trafikstarka linjerna, varigenom oelastisk trafikefterfrågan i möjligaste mån utnyttjats, dels inom ramen för de begränsade differentieringsmöjligheterna medge individuella avgiftsnedsättningar när det gällt sådan trafikefterfrågan, om vilken järnvägen haft att kon-

<sup>1</sup> Se härom bilaga VIII A.

kurrera med landsvägstransportmedlen. En motsatt anordning, nämligen att hålla generellt låga taxor samt att vid oelastisk trafikefterfrågan utta förhöjda transportavgifter, har med de hittills gällande förutsättningarna för järnvägsdriftens taxemässiga anordning icke varit möjlig och ej heller ur försäljningspolitisk synpunkt lämplig.

Med det taxesystem, som järnvägen hittills varit hänvisad att tillämpa, har det icke kunnat undvikas, att viss trafik, som utförd på de trafikstarka järnvägslinjerna i och för sig skulle dragit lägre kostnader än på landsväg, likväl tillförts landsvägstransportmedlen. I och med det förhållandet att en fullständig prisdifferentiering efter kostnads- och övriga konkurrensförhållanden icke låter sig genomföra, blir i praktiken prissättningen på vissa transporttjänster högre än som vore motiverat ur kostnadssynpunkt. Den starkt begränsade differentieringsmöjligheten i förening med den taxepolitik, som statens järnvägar funnit föranledd av det förhöjda avkastningskravet på de trafikstarka linjerna, har resulterat i en sådan begränsning av trafikutbudet, att viss trafikefterfrågan, som varit beredd att betala i varje fall sin mindrekostnad, icke fått möjlighet till anlitande av järnvägen. Den hittillsvarande kostnadsutjämningen inom järnvägsdriften har sålunda lett till att det totala transportarbetet kommit att utföras till högre samhällsekonomisk kostnad än nödvändigt. Storleken av denna ökade kostnadsbelastning blir givetvis beroende av trafikefterfrågans priskänslighet på de trafikstarka linjerna samt av kostnadsnivån hos alternativa transportmedel. Skall med bibehållande av kostnadsutjämningen nyssnämnda samhällsekonomiska konsekvens motverkas och ekonomiska förutsättningar för utjämnings fullständiga genomförande skapas, aktualiseras en uppdelning av trafikunderlaget på olika transportmedel genom regleringsåtgärder (tillståndssystem, transportförbud, minimitaxor o. dyl.). Enligt trafikutredningens redan tidigare (jfr sid. 71) deklarerade uppfattning bör emellertid i princip ett sådant trafikpolitiskt system eftersträvas, som innebär minsta möjliga mått av regleringar och största möjliga mått av effektiv konkurrens — en ståndpunkt som i anslutning till vad ovan anförts utesluter, att ett system med en på regleringsåtgärder uppbyggd kostnadsutjämning inom ett trafikföretag, som icke är företagsekonomiskt motiverad och som leder till en samhällsekonomiskt felaktig trafikuppdelning, användes såsom medel att upprätthålla en olönsam trafik, som företaget av staten förpliktats att bedriva. Det må emellertid i detta sammanhang uppmärksammas, att därest såsom villkor för ett bussföretags linjetrafiktillstånd föreskrivits, att trafik skall upprätthållas på såväl vissa mera som vissa mindre lönsamma linjer, detta i och för sig ej innebär att en företagsekonomiskt icke motiverad kostnadsutjämning föreskrivits, så länge företaget har möjlighet att täcka mindrekostnaderna på de trafiksvaga linjerna med därifrån härrörande intäkter, även om residualkostnaden i sin helhet måste bestridas med intäkter från de trafik-

starka linjerna. Detsamma gäller givetvis även residualkostnadstäckningen inom andra trafikföretag, t. ex. statens järnvägar.

Här möta sålunda de två huvudmöjligheterna till transportväsendets framtida anordning: *den ena* innebärande bibehållande av nuvarande företagsekonomiskt icke motiverade kostnadsutjämnning inom den statliga järnvägs- och busslinjedriften och genomförande av en skärpt tillståndsreglering inom biltrafiken, som genom trafikuppdelning eliminerar kostnadsutjämnings oförmånliga verkningar för de statliga trafikföretagen, *den andra* innebärande, att den icke företagsekonomiskt motiverade kostnadsutjämnningen inom den kollektiva transportapparaten slopas, att i stället driftbidrag lämnas till täckning av underskottet på de trafiksvaga järnvägs- och busslinjer, som erfordras för beredande av en tillfredsställande transportförsörjning, samt att härigenom möjliggjorda lättnader i det nuvarande trafikregleringssystemet genomföras. Trafikutredningen har — såsom redan den tidigare framställningen gett vid handen — funnit det senare alternativet avgjort vara att föredra.

En med driftbidrag upprätthållen trafik avspeglar i sina transportavgifter icke trafikens mindrekostnader. Undertarifferingen kan leda till en ökning av trafikefterfrågan, som i sin tur ytterligare kan försämra driftresultatet. För att undvika en dylik konsekvens måste i någon form tillses, att trafiken — i den mån merintakten av trafikökningen icke täcker merkostnaden för densamma — icke tar större omfång, än som erfordras för att bereda en tillfredsställande transportförsörjning. De skäl, som i de fall där transportavgifterna avspeglar den egentliga transportkostnaden tala mot en dirigerad av trafikantens transportmedelsval, göra sig här ej gällande. Tvärtom kunna regleringsåtgärder, vilka begränsa trafikefterfrågan, här visa sig nödvändiga för att den transportförsörjning, som eftersträvas, skall erhållas till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Vilka regleringsåtgärder, som kunna erfordras, torde få avgöras från fall till fall. Förbud mot tidtabells- och turlisteändringar, som avse trafikens utvidgning för icke angelägna och till omfattningen obetydliga trafikbehov, i viss utsträckning kostnadsanpassade snitttaxor med rabatter för angelägen lokal trafik, såsom resor till och från arbetet, skolbarntransporter, husmodersresor etc., äro exempel på regleringsformer, som kunna ifrågakomma.

## KAPITEL VII

### Kravet på företagsekonomisk effektivitet

Den transportförsörjning, på vilken den statliga trafikpolitiken inriktas, bör enligt utredningsdirektiven vara utformad på sådant sätt, att den medger företagsmässig effektivitet. Trafikutredningen vill — mot bakgrunden av sin allmänna trafikpolitiska inställning — för sin del ge detta uttalande den tolkningen, att en sådan ordning bör eftersträvas, som icke blott medger utan även stimulerar, d. v. s. aktivt medverkar till dylik effektivitet.

Att transportförsörjningen bör tryggas under former, som medge företagsmässig effektivitet, innebär, att hinder icke böra uppställas för en företagsekonomiskt sund skötsel av de olika trafikföretagens rörelser. Med den åtgärden begreppet effektiv konkurrens givna betydelsen, att konkurrensen inom ramen för likavillkorsprincipen bör gestaltas så fritt som möjligt, innebär trafikutredningens förordande av ett system med effektiv konkurrens, att utredningen finner trafikföretagens möjligheter att bedriva sina rörelser på företagsekonomiskt mest effektiva sätt sålunda i princip icke böra påverkas av andra hänsyn än dem som utstaka gränserna för den effektiva konkurrensen.

Men trafikpolitiken bör såsom antytts icke blott öppna möjligheter för rationell drift, den bör också utformas så, att den medverkar härtill. Det torde i detta hänseende vara ostridigt, att ett trafikpolitiskt system, vars främsta medel är den effektiva konkurrensen, i stor utsträckning är ägnat att stimulera till effektivitet i trafikföretagens skötsel. Inom de delar av trafiksektorn, där en avskärmning av konkurrensen alltjämt kan befinnas nödvändig för tryggande av en tillfredsställande transportförsörjning (jfr kap. VIII), kunna däremot svårigheter uppstå att säkerställa den företagsekonomiska effektiviteten. En trafikrörelse, som bär sig främst i kraft av sin monopolställning, saknar ofta tvingande anledning att vidta kostnadsreducerande åtgärder. Detsamma är förhållandet med sådan samhälls-nödvändig underskottstrafik, vars driftförlust täckes genom en företagsekonomiskt icke motiverad intern kostnadsutjämnning eller genom bidrag från det allmänna. Det torde föreligga en icke oväsentlig risk, att ett trafikföretag, som får sin driftförlust täckt genom driftbidrag, icke fäster tillbörlig vikt vid nödvändigheten att hålla driftunderskottet på lägsta möjliga nivå.

Det är sålunda huvudsakligen i fråga om trafik, vilken vid effektiv kon-

kurrens skulle vara olönsam men som likväl av samhällshänsyn anses böra upprätthållas, som problemet om särskilda åtgärder i syfte att trygga effektiviteten uppstår. Vid bedömandet av de medel som härvidlag stå till buds kan viss ledning hämtas från det hittills tillämpade trafikpolitiska systemet. Detta system har på landtransportmedlens område inneburit en genom trafikstillståndsreglering åstadkommen begränsning av trafikutbudet i yrkesmässig biltrafik (bilantal, lastkapacitet, trafikområde etc.). För tillståndshavarna har denna begränsning medfört en viss monopolställning, och för att förhindra missbruk härav men även för att tvinga till företagsmässig effektivitet har i yrkestrafikförordningen föreskrivits tillämpning av maximitaxor eller fasta taxor. Restriktiv tillståndsgivning och taxekontroll höra sålunda samman; i den mån restriktiviteten i tillståndsgivningen mildras eller upphör, kan också kravet på taxekontroll efterges med hänsyn till att friare konkurrensförhållanden medge friare transportprisbildning. I den mån vid trafikstillståndsgivningen behovsprövning till skydd för viss yrkesmässig trafik, som befinnes oundgängligen nödvändig för upprätthållande av en tillfredsställande transportförsörjning — huvudsakligen inom persontrafiksektorn (se sid. 83) — anses böra för framtiden bibehållas, erhålles också för denna trafiksektor möjlighet att genom viss taxekontroll utforma sådana arbetsbetingelser för vederbörande trafikföretag, som mer eller mindre framtvinga ett rationellt bedrivande av företagets rörelse. Även genom särskilda villkor för trafikstillståndet kan angivna syfte främjas, t. ex. genom föreskrifter om fordonstorlek, turlisteomfattning (i växelverkan med taxesättningen), skyldighet till samverkan med andra trafikföretag etc.

I de fall, där genom koncessionsskydd — eventuellt i förening med driftbidrag — samhällsnödvändig trafik upprätthålles, kan taxekontrollen sålunda teoretiskt sett ha betydelse för åstadkommande av företagsekonomiskt optimal taxesättning inom ramen för vad som är förenligt med kravet på tillfredsställande transportförsörjning. I praktiken torde emellertid en dylik taxeprovning icke kunna gå längre än till att ange minimi- och maximinivå för tillämpad taxa och kan därigenom endast få sekundär betydelse (d. v. s. betydelse för eliminerande av mera extrema brister) såsom effektiviseringsinstrument. I verkligheten torde det förhålla sig så att ett driftbidragssystem ej kan kompletteras med sådana anordningar, som till fullo garantera effektivitet i trafikföretagets skötsel. I sista hand kommer det alltid an på företagsmoralen. Det sagda hindrar icke, att allt, som kan göras för att eliminera systemets oförmånliga verkningar på effektiviteten, också bör göras.

Trafikutredningen har för sin del funnit att i sistangivna syfte vissa förutsättningar för lämnande av driftbidrag i princip böra uppställas.

a) Upprätthållande av den trafik, varom är fråga, skall befinnas oundgängligen nödvändigt för beredande av en tillfredsställande transportför-

sörjning, och trafiken skall ha reducerats till en häremot svarande omfattning.

b) Möjlig strukturell och annan ekonomisk rationalisering av trafikföretagets rörelse skall ha skett.

c) Kostnadsanpassning av taxorna skall ha skett i den utsträckning som är förenlig med tillgodoseendet av kravet på en tillfredsställande transportförsörjning.

d) Trafikföretagets driftekonomiska och trafikstatistiska redovisning skall ha anordnats på sådant sätt, att full insyn däri kan erhållas och att åtskillnad kan göras mellan den egentliga trafikrörelsen och andra rörelsegrenar för att möjliggöra bedömande av den inverkan de senares rörelse-resultat må ha på driftbidragsbehovet.

e) Behov av driftbidrag skall, sedan ovan under a)—d) angivna åtgärder vidtagits, konstateras föreligga för trafikens upprätthållande.

Vidare anser trafikutredningen nödvändigt, att för tid, under vilken driftbidrag åtnjutes, sådana i proportion till effektivitetsintresset och driftbidragets storlek stående kontrollåtgärder, som finnas möjliga, vidtas.

Slutligen bör driftbidrag till beloppet reduceras eller helt indras så snart de materiella förutsättningarna för bidraget till följd av utvecklingen helt eller delvis bortfallit. Detta förutsätter periodisk omprövning av bidragsbeloppets storlek, och fastställandet härav blir — bl. a. på grundval av under kontrollen vunna erfarenheter rörande till buds stående rationaliseringsmöjligheter — det huvudsakliga medel, varigenom företagsekonomisk effektivisering kan framtvingas inom ifrågavarande trafiksektor.

## KAPITEL VIII

### Tryggandet av en effektiv konkurrens mellan transportmedlen

Vid ett närmare studium av frågan om införandet av ett system med effektiv konkurrens, d. v. s. en i möjligaste mån fri konkurrens på lika villkor, inom transportväsendet måste först klargöras vad som här inlägges i detta begrepp.

Inledningsvis må framhållas, att begreppet fri konkurrens — ur transporttjänstproducenternas synpunkt — mellan de olika trafikföretagen på transportmarknaden av trafikutredningen här getts den vidsträckta innebörden av

a) frihet att gå in på eller ut från transportmarknaden, d. v. s. frihet att etablera viss trafik, att åta sig eller avsäga sig visst transportuppdrag och att, där så befinner affärsmässigt motiverat, nedlägga viss trafik;

b) frihet i prissättningen, d. v. s. rätt till rörlig taxesättning, och frihet från skyldighet att publicera eller eljest lämna upplysningar om ingångna transportavtal;

c) frihet att använda även andra konkurrensmedel, d. v. s. bl. a. rätt till integration; samt

d) frihet från hänsynstagande till försvarsberedskapsmässiga och andra med trafikföretagets affärsintressen icke sammanfallande samhälleliga önskemål om trafikens upprätthållande eller anordnande.

Det är emellertid uppenbart, att en frihet i användningen av konkurrensmedlen i den vidsträckta omfattning, som här skisserats, icke kan eller bör till alla delar genomföras på transportområdet. Sålunda måste friheten att använda olika konkurrensmedel t. ex. harmoniera med de principer, på vilka gällande allmänna näringslagstiftning bygger. Likaså kunna i vissa fall samhälleliga önskemål om trafikens anordnande, t. ex. kraven på tillfredsställande transportförsörjning, behöva tillgodoses.

Med ifrågakommande inskränkningar förutsätter etablerandet av likhet i fråga om konkurrensvillkoren samma mått av frihet eller samma grad av bundenhet inom envar av de olika trafikgrenarna vid användningen av konkurrensmedlen i de nyss under a)—d) uppräknade hänseendena — en likformighet i konkurrensbetingelserna, vilken måste förefinnas såväl i det inbördes förhållandet mellan transportmedlen inom en och samma trafikgren som i förhållandet mellan de skilda trafikgrenarna.



Såsom angetts förordar trafikutredningen genomförandet av ett system med *i möjligaste mån* fri konkurrens. Frågan blir då vilket mått av frihet i detta avseende, som på transportområdet är möjligt och lämpligt. Inledningsvis har nyss antytts och exemplifierats vissa modifikationer i konkurrensfriheten. Men behov av även andra konkurrensbegränsningar ha i den på detta område förda diskussionen uppgetts föreligga.

Sålunda har bl. a. framhållits, att skilda trafikgrenar ha högst olika kapitalintensitet — ett förhållande som påverkar respektive trafikgrens möjligheter till snabb och smidig anpassning av dess transportapparat till en växlande trafikbehovs omfattning. Landsvägstransportmedlens trafikrörelser erfordra en i förhållande till övriga trafikgrenar begränsad kapitalinsats, investeringarnas reversibilitet<sup>1</sup> är jämförelsevis god och rörelsernas möjlighet till någorlunda följsam anpassning till trafikefterfrågan begränsas endast i ringa mån av hänsyn till nödvändigheten att utnyttja i fasta anläggningar gjorda investeringar. På järnvägstrafikens område är förhållandet det motsatta: kapitalinsatserna äro med hänsyn till de kostnadskrävande, av järnvägen ägda fasta anläggningarna och till behovet av specialutrustning synnerligen betydande, investeringarnas reversibilitet är ytterst begränsad och flexibilitet i trafikutbudet motverkas, då det gäller ett minskat utbud, av det till omfattningen tämligen konstanta kravet på viss avskrivning och förräntning samt, då det gäller ett ökat utbud, av därvid eventuellt uppkommande behov att på lång sikt binda kapitalmedel. Flygtrafiken intar i här förevarande hänseende en mellanställning, i det att kapitalintensiteten visserligen är hög men det ekonomiska tvånget att utnyttja de fasta anläggningarna, vilka till stor del ägas av staten och icke av flygföretagen, ej är lika framträdande som hos järnvägstrafiken. Härtill kommer den i all trafik tjänst föreliggande avsaknaden av möjlighet till lagring av produktionen — en olägenhet som gör sig särskilt märkbar inom de trafikgrenar, som till följd av sin struktur ha mindre förutsättningar för flexibilitet i trafikutbudet, såsom järnvägstrafiken.

I mångt och mycket avspegla de här anförda förhållandena endast en skillnad mellan stor- och småföretag, som återfinnes på många andra områden inom näringslivet och som i och för sig icke synes kunna tagas till intäkt för konkurrensbegränsande åtgärder till skydd för någondera företagargruppen.

Det har i diskussionen på detta område vidare framhållits, att en ohämdad konkurrens särskilt på landsvägstrafikens område måste leda till en pressning av transportpriserna, som åtminstone för de mindre bärkraftiga och mindre kapitalstarka trafikföretagens del kunde befaras medföra försök till sådana kostnadsreducerande åtgärder, som ur samhällssynpunkt måste anses vådliga. Sålunda har befarats att inom lastbilstrafiken följderna av en fullt fri konkurrens skulle bli en ur trafiksäkerhets- och social syn-

<sup>1</sup> Se not 2 å sid. 91.

punkt olämplig utsträckning av den individuella arbetstiden liksom också ett eftersättande av andra trafiksäkerhetsföreskrifter, t. ex. bestämmelserna om tillåten maximilast och körhastighet samt om tillfredsställande fordonsutrustning. Tillkomsten av ett stort antal nya yrkestrafikutövare med svagt ekonomiskt underlag i förening med den transportprisnivå, som väntades bli tillämplig i blandad egen- och yrkestransport av de nuvarande s. k. firmabilarna, kunde vidare — enligt denna åsikts företrädare — befaras medföra en överdimensionering av den för yrkesmässiga transporter tillgängliga lastbilsparken och en ekonomiskt oförsvarlig pressning av transportpriserna med åtföljande proletarisering av åkerinäringen. Näringsens uppdelning på ett stort antal småföretag skulle — säges det till slut — äventyra möjligheterna till genomförande av mera kostnadskrävande driftrationaliseringar. Förespråkarna för en av dessa skäl bibehållen reglering av den yrkesmässiga biltrafiken hänvisa bl. a. till den kris inom åkerinäringen, som inträffade i början av 1930-talet i vårt land och om vilken 1944 års trafikutredning (SOU 1947:85 sid. 33 f) uttalar följande.

Såsom redan antytts satte trafikutövarnas ekonomiska svårigheter under krisen i början av 1930-talet i hög grad sin prägel på det trafikpolitiska tänkandet då. Efter krisens upphörande genomfördes emellertid mera liberala lösningar än de som ursprungligen dryftats. Atmosfären ändrades och gynnsammare betingelser uppstodo för en samhällsekonomiskt inriktad bedömning av trafikfrågorna. Likväl ha hänvisningar till erfarenheterna från 1930-talets kris ständigt återkommit i debatten. Krav på en restriktiv trafikpolitik motiveras i regel på detta sätt, ja ofta lämnas överhuvudtaget ingen annan motivering. Endast en fortsatt och eventuellt skärpt reglering av biltrafiken kan, säges det, förhindra en lika »mördande» konkurrens. Frågan är om parallellen är berättigad.

Omkring 1930 pågingo stora strukturella förändringar inom transportväsendet, framför allt genom lastbilstrafikens genombrott. Från att tidigare endast ha omfattat rena distributionskörningar, började denna genom insättande av tyngre bilar på allvar konkurrera med järnvägarna. Samtidigt inträdde en osedvanligt kraftig allmän konjunkturnedgång, vilken på två sätt påverkade läget på transportmarknaden. Å ena sidan sjönk trafikvolymen, å andra sidan blevo många människor arbetslösa och i behov av ny sysselsättning. Det låg då nära till hands att vända sig till biltrafiken. Det var där möjligt att bli företagare utan nämnvärt kapital. Överdrivna föreställningar om förtjänstmöjligheterna gjorde sig gällande, och biltrafiken representerade överhuvud någonting nytt och lockande. De nytillkommande yrkesutövarna hade ofta icke heller klart för sig vilka frakter, som erfordrades för att på längre sikt göra verksamheten lönande. Allt detta bidrog till att skapa en prekär situation för många och en temporär överdimensionering av biltrafikapparaten.

Redan ovanstående skildring av de faktorer, som tillsammans skapade trafik-krisen i början av 1930-talet, torde ge vid handen, hur tidsbetingad denna var. Varken den starka strukturella förskjutningen inom landtrafiken eller den osedvanligt kraftiga ekonomiska depressionen kan väntas få en motsvarighet under de närmaste åren. I varje fall synas statsmakterna i andra sammanhang icke räkna med en svårare depression under de närmaste åren. Man har alltså rätt att räkna med att trafik-krisen i början av 1930-talet icke kommer att återupprepas, oavsett hur trafikpolitiken gestaltas.

1953 års trafikutredning anser i likhet med 1944 års trafikutredning, att 1930-talets trafikkras hade sin grund i tidsbetingade exceptionella förhållanden på transportmarknaden. Förutsättningarna för en liberalisering av trafikregleringssystemet äro numera helt andra och mera gynnsamma än i början av 1930-talet. Vad beträffar farhågorna för att vid effektiv konkurrens arbetstids- och trafiksäkerhetsbestämmelserna skulle överträdas, är spørsmålet härom i realiteten en fråga om möjligheterna att upprätthålla en effektiv kontroll över efterlevnaden av gällande föreskrifter på området. Det må i detta sammanhang nämnas, att dessa möjligheter på senare år förbättrats, bl. a. genom införandet av färdskrivarkontroll, låt vara att brist på kontrollpersonal medfört att dylik kontroll tillsvidare endast kunnat utövas i begränsad omfattning. Vidare synas enligt trafikutredningens uppfattning de uttalade farhågorna för en överdimensionering av lastbilsbeståndet i yrkesmässig trafik och för en ekonomiskt oförsvarlig pressning av transportpriserna vara överdrivna. Tveksamhet kan emellertid såsom i kap. VI (sid. 90) anförts råda, huruvida en på de reella transportkostnadsförutsättningarna baserad konkurrens mellan ren yrkestransport, å ena, samt blandad egen- och yrkestransport, å andra sidan, kan säkerställas. Skulle särskilda åtgärder i detta syfte erfordras, torde vissa praktiska möjligheter härtill föreligga, t. ex. i form av taxekontroll.

Att vissa trafikföretag vid en effektiv konkurrens kunna visa sig olönsamma och falla bort är i och för sig ett tecken på konkurrensens effektivitet och kan icke åberopas till stöd för en konkurrensbegränsning. Vad trafikföretagaren angår är detta en risk, som normalt är förknippad med varje form av affärsverksamhet, och några skäl att i förevarande hänseende bereda honom större skydd än företagare inom näringslivet i övrigt kunna icke sägas föreligga. Å andra sidan ha trafikanterna, när det gäller den allmänna trafik tjänsten, ett berättigat krav på fullgod service, och det kan icke förnekas, att den proletarisering av åkerinäringen, som på vissa håll befarats, skulle vara till förfång för allmänheten. Redan enligt gällande yrkestrafikreglering föreligger emellertid krav på personell lämplighet hos trafikutövaren, och det bör också vara en naturlig förutsättning för rätten att yrkesmässigt tillhandahålla allmänheten transporttjänster, att trafikutövaren besitter erforderliga ekonomiska resurser för varaktigt utövande av en fullt tillfredsställande trafik tjänst. En såväl personell som ekonomisk lämplighetsprövning vid meddelande av tillstånd till yrkesmässig biltrafik synes därför framdeles böra ifrågakomma. Redan nu torde i kravet på lämplighet i viss utsträckning ekonomiska aspekter anläggas vid tillståndsprövningen.

Den överdimensionering av den yrkesmässiga lastbilsparken, som befaras bli en följd av friare konkurrensförhållanden, måste — om den uppkommer — betraktas såsom en övergångsföreteelse. På längre sikt medför den effektiva konkurrensen en anpassning av trafikutbudet till trafikefterfrågan och leder sålunda till en samhällsekonomiskt förbättrad dimensionering av det

i yrkesmässig trafik använda lastbilsbeståndet. Detsamma torde gälla det privata lastbilsbeståndet, där den tidigare omnämnda (se sid. 69) kraftiga utvecklingen sannolikt i viss mån varit framkallad av restriktiviteten i trafiktillståndsgivningen.

Inledningsvis har nämnts, att konkurrensfrihetens omfattning kan behöva modifieras med hänsyn till vissa samhällliga önskemål om trafikens anordnande, t. ex. kraven på tillfredsställande transportförsörjning. Sålunda nödvändiggör bedrivandet av en med driftbidrag upprätthållen persontrafik, att visst konkurrensskydd lämnas trafiken i syfte att minimera driftbidraget. Trafiktillståndsreglering är, när det t. ex. gäller att till lägsta samhälls-ekonomiska kostnad säkerställa samhällsnödvändig men olönsam järnvägs- eller busslinjetrafik, ofrånkomlig. Inom ramen för trafiktillståndets villkorsföreskrifter kunna även andra regleringsåtgärder, vilka begränsa trafikutbudet till att tillgodose allenast de ur samhällssynpunkt väsentliga trafikbehoven, visa sig nödvändiga i nämnt syfte (jfr sid. 97).

Det sagda gäller emellertid icke enbart nu olönsam trafik. I såväl järnvägs- som busslinjetrafik är det icke ovanligt, att vissa tåglägenheter eller bussturer i en såsom helhet betraktad lönsam persontrafik icke täcka sina mindrekostnader. (I vissa fall kan även viss sidolinje eller slutsträcka på linjen vara olönsam.) Likväl upprätthållas i många fall dessa transportlägenheter med hänsyn till att de bedömas erforderliga ur servicesynpunkt. Ofta är trafiken över veckosluten den som bär upp linjen. Skulle — såsom i vissa fall sker — sådan reguljär persontrafik utsättas för konkurrens från bussar i beställningstrafik, vilka insättas med sikte endast på att överta just den bärande delen av trafiken men lämna den olönsamma delen kvar åt linjeföretaget, skulle den reguljära trafiken löpa risk att bli olönsam, och fråga om nedläggning eller om behov av driftbidrag kan därigenom uppkomma. Om, såsom ofta är fallet, den reguljära trafikens transportlägenheter ur transportförsörjningssynpunkt måste bibehållas, uppstår också frågan huruvida den ur samhällsekonomiska synpunkter bör beredas ett visst konkurrensskydd. Därvid kan exempelvis aktualiseras en inskränkning i rätten att vid en i övrigt genomförd effektiv konkurrens utöva beställningstrafik med buss.

På en reguljär kollektiv persontrafiktjänst måste ur trafikanternas synpunkt ställas krav på tillförlitlighet i regulariteten. En ohämmad konkurrens på detta område skulle kunna leda till att trafikföretagen på längre sikt icke skulle mäktat att bibehålla regelbundenheten i trafiken, även om de vid trafiktillståndsprövningen skulle ha fyllt kraven på ekonomisk lämplighet. Vid alltfjämt förekommande prövning av ansökan om tillstånd till linjetrafik med buss måste därför den ekonomiska lämplighetsprövningen utsträckas till att omfatta trafikföretagets möjligheter att på sikt (d. v. s. under en icke alltför kort koncessionstid) upprätthålla en föreskriven minimiturlista, motsvarande minimitransportstandarden.

Vissa ordningshänsyn med avseende å lämpligheten av viss trafik kunna även böra föranleda inskränkningar i konkurrensfriheten. Med hänsyn till behovet av busstrafikens ändamålsenliga ordnande i de större städerna kan det visa sig nödvändigt att förbehålla ett enda eller ett fåtal trafikföretag rätten att bedriva trafiken.

Den anordning, som råder med avseende å investeringar i transportapparatens fasta anläggningar och som innebär att det allmänna i allt väsentligt utövar bestämmanderätten över och handhar finansieringen av dessa investeringar (jfr sid. 73), utgör i sig en begränsning av trafikföretagens frihet att själva i alla avseenden gestalta sin rörelse. På grund av de ifrågavarande investeringarnas storlek och allmännyttighet men också av rent praktiska skäl är en dylik anordning i regel ofrånkomlig.

Konkurrensen — begränsad på det sätt och i de avseenden, som må för-  
anledas av det här anförda — skall vidare enligt trafikutredningens mål-  
sättning äga rum *på i möjligaste mån lika villkor*. En dylik likhet i de olika  
trafikgrenarnas konkurrensvillkor måste sålunda först och främst föreligga  
med avseende å *kostnadsbetingelserna*, i den mån dessa bestämmas av åtgärder från det allmännas sida. Kostnadsansvarighetsprincipen, d. v. s. prin-  
cipen att varje trafikgren — och så långt möjligt varje individuellt trans-  
portmedel — skall själv svara för bl. a. den kostnad, den förorsakar sam-  
hället, bör därför genomföras.<sup>1</sup> Såsom tidigare (sid. 89 f) nämnts, är emeller-  
tid en dylik anordning i avseende å det allmännas kostnader för de olika  
trafikgrenarna icke helt genomförd. Frågan blir därför: Vilka skiljaktig-  
heter föreligga i dagens läge mellan de skilda trafikgrenarnas kostnadsbe-  
tingelser och hur böra dessa betingelser, i den mån skiljaktigheter föreligga,  
anpassas i riktning mot full likställighet?

Bland de kostnadsposter, som ha en väsentlig inverkan på konkurrens-  
läget, ingå kostnaderna för arbetskraft. En effektiv konkurrens torde bl. a.  
få anses innebära att någon reglering från det allmännas sida av lönesätt-  
ningen för den arbetskraft, med vilken de olika transportmedlen operera,  
icke äger rum i vidare mån än som en konfirmation av de vid förhandlingar  
på transportområdets arbetsmarknad träffade avtalen om löner, pensio-  
ner, semesterförmåner och dylikt. Den löne- och pensionslagstiftning, som  
reglerar statsbanepersonalens anställningsförhållanden och som i stora del-  
ar icke har sin motsvarighet inom andra sektorer av transportväsendet, får  
icke tagas till intäkt för det antagandet, att möjlighet ej beretts för kon-  
kurrens under lika villkor. Olikheterna i uppnådda anställningsvillkor, vare  
sig dessa bekräftats genom lagstiftning eller kollektivavtal, måste ses såsom  
ett utslag av de skilda avtalsförutsättningarna inom den statliga och den  
privata trafiksektorn. De olika trafikföretagens totala kostnader för arbets-

<sup>1</sup> Vad här sägs gäller det inrikes transportväsendet. Beträffande den internationella sjö- och luftfartens kostnadsansvar för svenska sjö- och lufthamnar m.m. är däremot en 100-procentig kostnadstäckning icke ur här ifrågavarande synpunkter påkallad.

kraften bestämmas i sista hand regelmässigt av situationen på arbetsmarknaden. När det därför i de för trafikutredningens arbete givna direktiven uttalas, att järnvägarna fått ikläda sig betydande sociala förpliktelser gentemot personalen och att dessa icke alltid motsvaras av jämförliga förpliktelser för järnvägarnas konkurrenter, torde detta uttalande endast böra fattas såsom ett konstaterande av det läge, vartill de skilda avtalsförutsättningarna på transportarbetsmarknaden lett. Även om på sin tid statens järnvägar ålagts särskilda sociala förpliktelser, innebärande en förhandsreglering från det allmännas sida av lönesättningen för den vid järnvägarna sysselsatta arbetskraften, skulle resultatet för framtiden och på längre sikt sannolikt bli detsamma som vid fri lönesättning. Möjligen kan det sägas, att de generella förhandlingarna om statstjänstemännens — däribland också statsbanepersonalens — löner omspänna ett betydligt större område än den statliga trafiksektorn och utgå från andra förutsättningar än möjligheterna till löneförändringar inom ramen för den företagsmässiga bärkraften, men å andra sidan influeras även den privata trafiksektorns lönenivå av hela arbetsmarknadens. Skiljaktigheterna mellan den statliga och privata trafiksektorn äro därför i förevarande hänseende numera icke mera markanta och få huvudsakligen ses såsom en följd av olikhet i lönesystem och organisationsform. Dock måste uppmärksammas det förhållandet, att statens järnvägars pensionsutgifter — för närvarande dels utgifter för pensionsutbetalningar med årsbelopp motsvarande 25 å 26 procent av löneutgifterna, dels de generella avgifterna för den allmänna tilläggspensioneringen (ATP) — under lång tid framåt komma att i jämförelse med andra trafikföretag vara synnerligen stora samt att statens järnvägar icke såsom enskilda företag getts möjlighet att genom tillräcklig fondering av medel under goda år skydda sig mot härav, visserligen övergångsvis men dock under ansevärd tid uppkommande extra belastning av det ekonomiska resultatet. Denna omständighet är emellertid närmast att beakta i samband med den ekonomiska målsättningen för och räntabilitetskravet på statens järnvägar och behandlas i det följande under kap. XIV.

De kostnader, som trafikföretagen i form av skatter och avgifter till allmänna inrättningar ha att vidkännas, falla dels inom, dels utom ramen för trafikföretagets kostnadsansvar. De skattemässiga pålagorna på transportmedlen måste — i den mån de icke uppbäras såsom betalning för av det allmänna tillhandahållna tjänster åt vederbörande transportmedel och sålunda ingå bland de poster som innefattas i transportmedlets totala kostnadsansvar — i princip drabba dessa likformigt för att likhet i konkurrensvillkoren skall föreligga.

De svenska statsjärnvägarna äro för närvarande icke föremål för någon beskattning (ehuru den föreliggande skyldigheten att till statskassan inleverera uppkommande nettoöverskott på järnvägsdriften teoretiskt sett torde kunna jämföras med beskattning). Däremot bestrida de i princip med egna

eller av staten anvisade medel utgifterna för byggande, förbättring och underhåll av järnvägsdriftens fasta anläggningar. Räntekostnaden för det förräntningspliktiga statskapitalet kalkyleras efter den räntefot, vartill förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet, för budgetåret 1960/61 utgörande  $4\frac{3}{4}$  procent.

Den svenska motorfordonstrafiken erlägger till automobilskattemedelsfonden fordons- och drivmedelsskatter. Dessa skatter uttas enligt principen, att motorfordonstrafiken skall genom särskild beskattning gälda de utgifter, den orsakar vägväsendet, för närvarande i form av kontantfinansiering.

I den mån automobilskattemedlen anvisats för väghållningen, föreligger sålunda viss likformighet mellan motorfordonstrafiken och järnvägarna. Huruvida den totala beskattningen av motorfordonstrafiken liksom den inbördes fördelningen av skattebördan olika fordonskategorier emellan är riktigt avvägd, torde på grundval av hittills verkställda utredningar icke kunna säkert avgöras; vid bestämmandet av konkurrensläget mellan de olika transportmedlen efter en övergång till ett system med effektiv konkurrens synes man i avsaknad av säkert bedömningsmaterial härvidlag tillsvidare vara hänvisad att utgå från nuvarande totalskatteuttag och skattefördelning. För att skapa bättre förutsättningar för effektiv konkurrens är det emellertid nödvändigt med en revision av den gällande vägtrafikbeskattningen.

I fråga om fabriksnya personbilar och därmed jämfällbara mindre lastbilar uttas en i den allmänna driftbudgeten ingående särskild omsättnings-skatt (accis), vilken icke har full motsvarighet på järnvägssidan.

Traktorer, vilka såsom dragfordon i traktortåg användas i trafikarbete, beskattas icke enligt gällande motorfordonsbeskattning för sin väganvändning i annan mån än som sker genom bensinbeskattningen, vilken med hänsyn till det relativt obetydliga antalet bensindrivna trafiktraktorer saknar praktisk betydelse för utmätandet av traktortrafikens kostnadsansvar för väghållningen.

Vad beträffar den från och med den 1 juli 1957 utgående allmänna energiskatten, så beskattas på järnvägssidan icke den rälsbundna trafikens energiförbrukning (elkraft för tågdrift, bensin och motorbrännolja för rälsbussar, lokomotorer och diesellok samt fossila bränslen för ånglok), liksom också elkraftförbrukning för spårvagns- och trolleybussdrift är skattefri. På landsvägssidan beskattas däremot förbrukning av bensin (alla slag av motorfordon) och motorbrännolja (huvudsakligen större bussar och lastbilar samt traktorer), men ej av fotogen (fotogendrivna trafiktraktorer). I stort sett torde energiskatten icke nämnvärt påverka konkurrensläget järnvägstrafik-yrkesmässig landsvägstrafik.

I fråga om inkomstbeskattningen och rätten till avskrivningar föreligga skiljaktigheter mellan statens järnvägar och andra trafikföretag (därvid här i fråga om de senare sikte närmast tages på företag i aktiebolags form).

Avskrivning av anläggningstillgångarna sker vid statens järnvägar icke på grundval av de bokförda anskaffningskostnaderna utan baseras i stället på de beräknade kostnaderna för återanskaffning (nuvärdet) av ifrågavarande tillgångar. Det privata trafikföretagets möjligheter till skattefria avsättningar för förnyelse av anläggningstillgångarna äro såtillvida begränsade, att avskrivning endast får ske på anläggningstillgångarnas anskaffningsvärden antingen i form av planenlig avskrivning, motsvarande den faktiska värdeminskningen, eller, beträffande rullande materiel och övriga inventarier, i form av räkenskapsenlig avskrivning, uppgående till högst 30 procent av tillgångarnas senast bokförda värde. Dessa olikheter kunna äga betydelse för företagens möjligheter till självfinansiering via icke beskattade vinstmedel. Det torde emellertid ej vara möjligt att avge ett generellt gällande omdöme rörande vilket avskrivningssystem som i nämnda hänseende ur företagsekonomisk synpunkt ställer sig fördelaktigast. Statens järnvägars stora möjligheter till avskrivningar på fasta anläggningar torde i många fall väl uppvägas av den större frihet i fråga om skattefria avskrivningar, som gäller för enskilda företag i fråga om andra objekt än fasta anläggningar.

Olikheterna skulle även kunna äga betydelse för den ekonomiska målsättning, som bl. a. bestämmer priset på erbjudna transporttjänster. Emellertid torde det i allmänhet ligga så till, att medan å ena sidan statens järnvägars avskrivningsnormer avse att i sig vara ett uttryck för den faktiska värdeminskningen på ett till aktuellt förnyelsevärde uppräknat avskrivningsobjekt och sålunda identitet skulle föreligga mellan avskrivningsbeloppet och den post, vilken såsom ersättning för värdeminskning inkalkyleras vid prissättningen, de enskilda företagen å andra sidan — oberoende av att för dem gälla andra avskrivningsnormer — eftersträva att bygga upp sin prissättning på enahanda sätt.

I fråga om kapitaltjänstkostnaderna ha statens järnvägar möjlighet att »skattefritt» avdra hela räntekostnaden för det förräntningspliktiga rörelsekapitalet. Det privata aktiebolaget har däremot endast möjlighet till skattefritt avdrag för räntor å av bolaget upplånat kapital. Den ränta som i form av utdelning belöper på aktiekapitalet, beskattas däremot dels såsom bolagsvinst, dels vid utdelning till annan aktieägare än svenskt aktiebolag eller svensk ekonomisk förening.<sup>1</sup> De statliga och kommunala inkomstskatterna kunna beräknas för närvarande i genomsnitt uppgå till sammanlagt 48 å 49 procent av bolagets taxerade inkomst. Statens järnvägars driftöverskott, efter avdrag för avskrivningar, skall i sin helhet inlevereras till statskassan, alltså även den del av överskottet, som ej utgör ränta å statskapitalet. Under de senaste åren ha emellertid statens järnvägars driftöverskott icke förslagit till mer än att helt eller delvis täcka ränteförpliktelsen.

<sup>1</sup> Ang. viss temporär modifikation härvidlag se dock förordningen 1960:658.



De i fråga om beskattningsproblemen anförda förhållandena synas för-  
anleda, att det privata trafikföretagets krav på avkastning i vissa fall kan  
behöva sättas högre än avkastningskravet på statens järnvägar för att ett  
likvärdigt slutresultat av driften skall uppnås.

Slutligen må framhållas, att den favör, som statens järnvägar åtnjuta med  
avseende å den förhållandevis låga räntefoten för disponerat statskapital,  
motverkas av den nyssnämnda skyldigheten för statens järnvägar att till  
statsverket utöver ränta inleverera hela det uppkommande nettoöverskottet  
av rörelsen, vilket i den mån det behöver tagas i anspråk för järnvägsinves-  
teringar anvisas statens järnvägar på nytt men då såsom räntepliktigt ka-  
pital.

Den här lämnade redogörelsen har närmast tagit sikte på förhållandena  
inom landtransportmedlens trafiksektorer. Vad den inrikes luftfarten och  
sjöfarten beträffar äro dessa trafikgrenar icke föremål för någon särbe-  
skattning.

I fråga om sådana skatter och andra pålagor inom trafikens område, som  
icke betingas av transportmedlens kostnadsansvar, förutsätter principen  
om den effektiva konkurrensen — såsom förut (sid. 107) antytts — att dessa  
likformigt utslås på hela den samlade transportapparaten. Närmast till  
hands synes därvid vara, att skattefördelningen sker på grundval av trafik-  
prestationernas värde inom de olika trafikgrenarna. Ur trafikpolitisk syn-  
punkt är det nämligen, såsom i kap. VI visats, angeläget att eventuell be-  
lastning på de olika transportmedlen genom icke kostnadsansvarsbetingade  
skatter o. dyl. sker på ett så långt möjligt likvärdigt sätt för sådana områ-  
den, där det kan antas att detta får betydelse för trafikuppdelningen med  
avseende å viktiga transportuppgifter. Kravet härpå erhåller särskild vikt  
på godstrafiksidan, där valet mellan olika transportalternativ i hög grad  
styres av kostnadsfaktorerna. Detsamma gäller inom den kollektiva per-  
sontrafiktjänsten. Däremot ställer sig förhållandet något annorlunda i fråga  
om konkurrensen mellan den kollektiva persontrafiktjänsten, å ena, och  
privatmotorismen, å andra sidan. Användningen av privatbil för person-  
befordran torde inom relativt breda marginaler endast i mindre grad på-  
verkas av den skattebelastning som pålægges privatbilismen. Trafikutred-  
ningen har från trafikpolitisk synpunkt icke anledning att förorda andra  
principer för beskattningen av personbilar än dem som följa utav genom-  
förandet av kostnadsansvarighetsprincipen och den effektiva konkurrensen  
i övrigt men anser sig likväl böra framhålla, att ett avsteg på detta område  
av exempelvis samma art som den nu utgående omsättningsskatten på nya  
personbilar icke behöver innebära att trafikuppdelningen i nämnvärd grad  
kommer att avvika från vad som skulle bli fallet vid en allenast på kost-  
nadsansvaret grundad avgiftsbeläggning av denna trafiksektor och därför  
ej heller behöver påverka en lösning av det slag utredningen förordar för  
de centrala frågeställningarna på transportväsendets område.

Av den lämnade redogörelsen för de olika trafikgrenarnas — närmast landtransportmedlens — beskattningsförhållanden framgår, att de utanför kostnadsansvaret pålagda skatterna äro relativt sett obetydliga. Enligt trafikutredningens uppfattning, grundad på bl. a. vad här nyss anförts om beskattningen av personbilssektorn, motivera de skiljaktigheter, som föreligga mellan olika trafikgrenar dels med avseende å dessa skatter — närmast omsättningsskatten på nya personbilar och energiskatten — dels i fråga om finansieringsform och avskrivningsregler, icke att särskilda trafikpolitiska åtgärder — med undantag för vissa modifikationer i avkastningskravet på statens järnvägar (se kap. XIV) — insättas för åvägabringandet av likställighet i konkurrensvillkoren på denna separata punkt, detta särskilt med tanke på att oklarhet ännu råder om motorfordonstrafikens täckning och inbördes fördelning av sitt kostnadsansvar.

Vad beträffar den del av de skilda trafikgrenarnas kostnadsansvar, som avser det allmännas kostnader för trafiken, föreligga såsom tidigare framhållits (se sid. 89 f) vissa skillnader i kostnadstäckningsprocenten eller i varje fall oklarhet om hur det i detta avseende förhåller sig. För den yrkesmässiga lastbilstrafiken av icke lokalbetonad karaktär medför detta förhållande, att frågan om en mera genomgripande liberalisering av trafiktillståndssystemet knappast kan lösas förrän den revision av vägtrafikbeskattningen, som för närvarande pågår inom trafikutredningen, slutförts. Denna revision utgår, såsom nämnts, från att beskattningen skall lämna 100-procentig täckning av landsvägstrafikens kostnadsansvar, och härigenom skulle full likställighet med järnvägstrafiken garanteras på denna väsentliga punkt.

I fråga om den inrikes luftfarten bör på sikt full täckning av kostnadsansvaret eftersträvas. Trafikutredningen hänvisar härvidlag till vad som anförts i dess yttrande den 12 november 1959 till chefen för kommunikationsdepartementet över ett av de svenska ledamöterna i skandinaviska flygtaxekommittén avgivet betänkande rörande det svenska luftfartsverkets ekonomi m. m. (se sid. 148 f).

I enlighet med sin i nämnda yttrande angivna uppfattning finner trafikutredningen en gradvis förbättrad anpassning av den inrikes luftfartens kostnadsansvar böra äga rum. Till sättet för beräkning av detta kostnadsansvar avser trafikutredningen att senare återkomma. Tillsvidare torde i detta avseende de i det av de svenska ledamöterna i skandinaviska flygtaxekommittén avgivna betänkandet utförda beräkningarna kunna tjäna till ledning för kostnadstäckningsprocentens bestämmande.

Lika villkor i konkurrensen förutsätter också likhet i de av staten reglerade *arbetsbetingelser i övrigt*, under vilka de olika trafikgrenarna bedriva sina rörelser.

Till följd av den speciella tekniska utformningen hos varje slag av transportmedel har detta sitt särskilda funktionssätt. Detta medför för de olika transportmedlen vissa sinsemellan skilda tekniska och trafiksäkerhets-

mässiga arbetsbetingelser, av vilka de sistnämnda regelmässigt äro reglerade genom föreskrifter från samhällets sida. Olikheten i dessa betingelser påverkar givetvis konkurrensläget transportmedlen emellan men innebär icke någon skillnad i villkoren för konkurrensen. Att exempelvis vissa godståg för närvarande kunna framföras med hastigheter upp till 90 km/tim., medan den generella maximihastigheten för lastbilar på grund av vägnätets nuvarande standard begränsats till 60 km/tim.<sup>1</sup>, äro sålunda omständigheter av betydelse för de båda transportmedlens kostnadsstruktur och konkurrenskraft. Likväl måste de båda transportmedlen i detta hänseende sägas arbeta i effektiv konkurrens, enär konkurrensvillkoren här fått fritt bestämmas av vardera transportmedlets tekniska arbetsmöjligheter. Trafiksäkerhetsmässiga regleringsåtgärder få därför icke ur trafikpolitisk synpunkt betraktas såsom ett ingrepp från statens sida i den effektiva konkurrensen.

I den trafikpolitiska debatten under senare år har olikheten i konkurrensvillkor de olika transportmedlen emellan i första hand ansetts vara betingad av de för järnvägstrafiken speciella förpliktelseerna. I utredningsdirektiven hänvisas sålunda till statens järnvägars skyldighet »att trafikera ett vidsträckt linjenät, varav endast en del, i själva verket endast den mindre delen, har ett trafikunderlag tillräckligt för en ur vanliga affärsmässiga synpunkter sett räntabel drift». Icke desto mindre skola statens järnvägar enligt av statsmakterna uppställda avkastningskrav totalt sett uppnå kostnadstäckning, inklusive förräntning av det statens järnvägar påförda statskapitalet. I fortsättningen talas om den långtgående transportplikt, som bl. a. tvingar järnvägarna att hålla »en trafikkapacitet, som ligger betydligt över de genomsnittliga transportbehoven och därmed försämrar möjligheterna till ekonomisering och konkurrens». Vidare beröres det tillämpade taxsystemets hämmande inverkan på järnvägarnas konkurrensförmåga.

I andra sammanhang ha även andra förpliktelser nämnts, t. ex. offentlighetstvånget i fråga om i praktiken tillämpade tariffer och skyldigheten att behandla trafikanterna likformigt i taxehänseende. Dylika förpliktelser kunna dock i allmänhet inordnas under en eller flera av ovanstående huvudgrupper.

Vad den på järnvägarna vilande trafikeringsplikten beträffar — för vilken förpliktelses innebörd närmare redogöres i *bilaga VIII A* — så har vid den i denna bilaga gjorda jämförelsen mellan de olika trafikgrenarnas trafikeringsförpliktelser framhållits, att en av trafikeringsplikten förorsakad verklig företagsekonomisk belastning i stort sett synes föreligga endast för den statliga järnvägs- och busslinjetrafiken, främst till följd av de statsägda trafikföretagens karaktär av allmänföretag. Ett totalt borttagande av trafikeringsplikten skulle för statens järnvägar innebära bl. a. frihet att nedlägga trafiken på sådana järnvägslinjer, där driften icke är affärsmässigt motiverad. Frågan om nedläggning av dylik trafik får anses utgöra ett av

<sup>1</sup> På motorvägar 80 km/tim.

de centrala problemen inom svenskt trafikväsende av i dag. Omfattningen och arten av de härmed förknippade spörsmålen behandlas närmare under kap. XI. I princip anser trafikutredningen strävan mot ett system med effektiv konkurrens fordra, att de statsägda trafikföretagen i fråga om trafikeringsplikt likställas med övriga trafikföretag och att i detta syfte trafikeringsplikten så långt samhällsintressena medge avlyftes från de statliga trafikföretagen. En full frihet i sistnämnda hänseende skulle innebära, att statens järnvägar kunde utifrån sitt företagsekonomiska intresse själva bestämma i nedläggningsfrågorna. Kraven på tillfredsställande transportförsörjning och andra samhällshänsyn nödvändiggöra emellertid en prövning ur vidare synpunkter än de rent järnvägsekonomiska, och avgörandet i nedläggningsfrågorna synes därför böra inordnas i den trafiksamordningsverksamhet, som enligt vad i kap. IV (se sid. 75) anförts bör finnas organiserad. En sådan anordning medför emellertid en begränsning av den fulla friheten med avseende å trafikeringsplikten. Det bör likväl betonas, att en dylik begränsning, som i realiteten innebär ett partiellt bibehållande av trafikeringsplikten, icke kommer att utgöra någon företagsekonomisk belastning i den mån statens järnvägar erhålla driftbidrag för trafikeringspliktens fullgörande. Genom prövningen i nedläggningsinstansen blir den ekonomiska omfattningen av trafikeringsplikten i det enskilda fallet klart bestämd, vilket ger förbättrat underlag för fastställande av driftbidragets storlek.

Statsjärnvägarnas skyldighet att på hela statsbanenätet ombesörja all trafik, som söker sig till dem — transportplikt — medför att järnvägen mer eller mindre kommit att få tjäna såsom för samtliga transportmedel gemensam transportreserv. Detta har i sin tur lett till att för vissa järnvägslinjer järnvägens anläggningar och rullande materiel, fasta organisation samt tidtabellsstandard ofta måst ges större dimensioner än som numera är ur enbart företagsekonomisk synpunkt motiverad. Med hänsyn till angivna förhållande måste, så länge icke möjlighet till taxemässig kompensering för transportpliktens delvis oförmånliga verkningar för statens järnvägar öppnats, dessa verkningar anses såsom en icke obetydlig järnvägsekonomisk belastning. Såsom i bilaga VIII A visas föreligger i realiteten icke inom övriga trafikgrenar någon transportplikt av företagsekonomiskt belastande karaktär.

Järnvägarnas transportplikt måste i vad gäller den tid, då likvärdiga alternativa transportmöjligheter icke funnos, anses ha varit av synnerlig betydelse för trafikanterna. I och med uppkomsten och utvecklingen av dylika möjligheter inom landsvägstrafikens och luftfartens områden har det samhälleliga intresset av transportpliktens bibehållande i vad avser järnvägarna successivt försvagats, och vid genomförandet av ett system med effektiv konkurrens, baserat på nuvarande och framtida tillgång på alternativa transportmedel, torde ur samhällets synpunkt anledning att alltjämt

ålägga järnvägarna allmän transportplikt icke längre föreligga. I de fall, där med hänsyn till kraven på tillfredsställande transportförsörjning trafikeringsplikt fortsättningsvis kommer att åvila statens järnvägar — d. v. s. i de fall, där kraven på viss transportstandard icke kunna anses tillfredsställande tillgodosedda genom förefintliga alternativa transportmöjligheter — ter det sig å andra sidan naturligt att transportplikten för järnvägen bibehålles inom ramen för den reglering, som bestämmer trafikeringspliktens omfattning (jfr sid. 97). Att diskutera behovet av transportplikt i vad gäller en lönsam järnvägslinje, där något alternativt transportsätt icke förefinnes, torde endast ha teoretiskt intresse; den effektiva konkurrensens möjlighet till kostnads- och efterfrågeanpassad rörlig taxesättning innebär i sig tillräcklig garanti för att transporten kommer till utförande.

En konsekvens av den allmänna transportpliktens borttagande i vad gäller järnvägarna blir, att principen om trafikanternas likabehandling i fråga om vagnutdelning (jfr bilaga VIII A) icke längre skulle komma att såsom tvingande tillämpas. Vid tillräcklig vagnutgång innebär detta icke något problem; först vid uppträdande vagnbrist kollidera trafikanternas inbördes intressen. Att för sistnämnda fall binda statens järnvägar strängare än deras konkurrenter på landsvägssidan synes vid ett system med effektiv konkurrens icke acceptabelt, då detta skulle bli ett väsentligt ingrepp i statsbaneföretagets möjlighet att fritt gestalta sin rörelse. För trafikanterna torde ett borttagande av likabehandlingen i de fall, där alternativa transportmöjligheter finnas, vara av mindre betydelse. I praktiken måste statens järnvägar såsom storföretag under alla förhållanden tillämpa vissa likabehandlingsregler, och de principer, på vilka 1953 års lag om motverkande i vissa fall av konkurrensbegränsning inom näringslivet bygger, torde utgöra garanti mot ur samhällelig synpunkt olämplig diskriminering. Endast på de järnvägslinjer, för vilka trafikerings- och transportplikten bibehålles, torde bestämmelsen om likabehandling vid vagnutdelning böra kvarstå.

Transportplikten och i viss mån även trafikeringsplikten erhålla sin karaktär av företagsekonomiskt belastande förpliktelser genom taxeplikten, vilken i sin tur kan betraktas såsom en konsekvens av det uppställda avkastningskravet och kraven på tillfredsställande transportförsörjning. Såsom i kap. VI (se sid. 94) framhållits, förlorar en förpliktelse sin karaktär av belastning i och med att möjlighet finnes eller nås att genom taxesättningen erhålla täckning för de kostnader som förpliktelsen medför. I detta hänseende torde det stå fullt klart, att statens järnvägar genom skyldigheten att på ett vidsträckt linjenät med starkt varierande kostnadsförhållanden tillämpa en i tid och rum enhetlig offentlig taxa måste vidkännas en allvarlig belastning, till vilken motsvarighet i stort sett saknas i fråga om övriga transportmedel. Det kan starkt ifrågasättas, om icke häri, trots vissa numera medgivna undantag i syfte att åstadkomma större flexibilitet,

är att — vid sidan av förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjerna — söka det främsta hindret för utövandets av effektiv konkurrens mellan transportmedlen.

Såsom allmän princip för statens järnvägars taxesättning, vilken fråga närmare behandlas under kap. XIV, anser trafikutredningen böra gälla, att taxan anpassas till kostnadsstrukturen och efterfrågeförhållandena. Statens järnvägar böra sålunda äga tillämpa en rörlig taxesättning. Att av praktiska och företagsekonomiska skäl en viss enhetlighet i tariffkonstruktionen därvid alltså blir en nödvändighet, torde få anses givet.

En rörlig taxesättning, som beaktar efterfrågeförhållandena, låter sig icke väl förena med den gällande bestämmelsen om likabehandling av trafikanterna i fråga om avgiftsnedsättningar under identiska transportförhållanden (jfr bilaga VIII A). Efterfrågeelasticiteten kan vara avsevärt olika, även om transportförhållandena äro identiska. Ett bibehållande av bestämmelsen om likabehandling i taxehänseende på järnvägssidan skulle för åstadkommande av likhet i konkurrensvillkoren erfordra införande av en motsvarande skyldighet på landsvägssidan — en åtgärd som knappast går att i praktiken genomföra och som, även bortsett härifrån, ej vore förenlig med ett system med effektiv konkurrens. Bestämmelsen om likabehandling vid avgiftsnedsättningar på järnväg synes därför böra upphävas. Liksom i fråga om vagnutdelningen torde statens järnvägar såsom storföretag ändock finna det nödvändigt att tillämpa vissa likabehandlingsprinciper även i taxehänseende. Det må här också erinras om den garanti mot viss diskriminering, som gällande näringsfrihetslagstiftning erbjuder (jfr sid. 114).

För åstadkommande av likställighet med samtliga övriga trafikgrenar synes den för statens järnvägar gällande skyldigheten att hålla tillämpade taxor, inklusive nedsättningar, offentliga böra slopas. Att här gå den motsatta vägen och i stället införa motsvarande skyldighet för trafikföretagen inom övriga trafikgrenar är icke möjligt. För skyldighetens borttagande på järnvägssidan vid ett system med rörlig taxesättning tala även praktiska skäl.

Omfattningen av den ekonomiska belastning på statens järnvägar, som kvarstående trafikeringsplikt — d. v. s. skyldigheten att upprätthålla sådana ur järnvägsekonomisk synpunkt olönsam järnvägstrafik, som med hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning ej alls eller i varje fall tillsvidare ej kan nedläggas — utgör, behandlas närmare i kap. XI.

Trafikeringsförpliktelser eller därmed likartade skyldigheter åvila emellertid icke enbart järnvägstrafiken. Det torde här främst vara anledning att något beröra frågan, huruvida en motsvarighet till järnvägarnas skyldighet att trafikera vissa trafiksvaga järnvägslinjer finnes på landsvägstrafikens område. Den nuvarande formen för motorfordonsbeskattningen har till följd, att motorfordonstrafiken såsom helhet får svara för utgifterna för

samtliga allmänna vägar och vissa enskilda vägar på landsbygden, inklusive ett stort antal trafiksvaga vägar, såsom klent trafikerade länsvägar, ödebygdsvägar, enskilda byvägar och vissa skogsbilvägar. De trafikintäkter, som kunna hänföras till dylika trafiksvaga vägar vid en utproportionering av motorfordonsskatterna i förhållande till den där framgående motorfordonstrafiken, torde såsom regel icke täcka de med automobilskattemedel bestridda utgifterna för byggande, förbättring och underhåll av dessa vägar. Underskottet täckes i stället genom överskott av automobilskattemedel från trafikstarka områden. Ur nämnda förhållande skulle eventuellt med stöd av de för den effektiva konkurrensen uppställda förutsättningarna kunna härledas ett krav på en bidragsgivning av samma art som den av statens järnvägars trafikeringförpliktelser föranledda. Emellertid har dessa vägars funktion en helt annan betydelse för transportförsörjningen än den s. k. matarfunktionen på järnvägssidan. Medan värdet av de trafiksvaga järnvägs-linjernas matarfunktion kan uträknas och för övrigt i regel gäller förhållandevis begränsade belopp, saknar en motsvarande beräkning på landsvägs-sidan mening. Även om trafikfrekvensen på varje trafiksvag väg är låg, så har dock det trafiksvaga vägnätet en sådan utsträckning och betydelse för transportförsörjningens funktionsmöjligheter, att detsamma i det stora hela närmast torde böra ses såsom en integrerande del av det totala kommunikationsnätet, varför utan detta i väsentliga delar helt enkelt icke skulle kunna fungera på åsyftat sätt. De trafiksvaga vägarnas värde blir under dessa förhållanden minst så stort, att det försvarar en överföring av automobilskattemedel, som influtit från trafiken på de trafikstarka vägarna, till de trafiksvaga vägarna i den omfattning som erfordras för deras underhåll, förbättring och utbyggnad. Ett krav på kompensation i form av driftbidrag till de trafiksvaga vägarna — analogt med fallet på järnvägssidan — synes sålunda med detta betraktelsesätt icke vara motiverat.

Däremot framstår viss busslinjetrafik i dagens läge såsom klart olönsam.<sup>1</sup> En del av denna trafik måste emellertid — åtminstone tillsvidare till dess privatmotorismens utveckling nått så långt att den säkerställer tillgodoseendet av de ur samhällets synpunkt angelägna trafikbehoven — upprätthållas med hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning. Busstrafikföretag, som genom trafik tillståndets bestämmelser ålagts trafikeringsskyldighet med avseende å här ifrågasvarande samhällsnödvändiga underskottslinjer, måste kompenseras härför, om principen om lika villkor i konkurrensen skall följas.

Slutligen uppehålls ävenledes inom den inrikes sjöfarten viss trafik, som är samhällsnödvändig men icke självbärig. Det rör sig här om Waxholmsbolagets och viss annan för transportförsörjningen nödvändig skärgårdstrafik. Förutom att denna trafik för trafikföretagen medför underskott, som

<sup>1</sup> Se 1953 års trafikutredning: Busstrafikens driftekonomiska förhållanden, framställning avgiven i februari 1960 (stencilerad, 276 sidor).

måste täckas av det allmänna, medför den också utgifter för staten därigenom, att fullt kostnadstäckande fyr- och båkavgifter icke erläggas för trafiken. För att lika villkor i konkurrensen skola kunna sägas föreligga, måste kompensation för de samhällsekonomiska kostnader, som ifrågasvarande trafik medför, lämnas i den del täckning genom trafikintäkter ej kan vid rimlig avgiftsnivå uppnås.

Sammanfattningsvis kan sålunda konstateras, att inom vissa inrikes trafikgrenar samhällsnödvändig underskottstrafik måste upprätthållas. I det föregående har i princip förordats att kompensation härför skall lämnas de nuvarande kostnadsbärarna i form av driftbidrag för trafikens upprätthållande. För att anledningen till valet av denna stödform skall klarare framstå, synes här böra diskuteras de olika möjligheter som finnas att genom statliga regleringsåtgärder kompensera de olika trafikgrenarna för belastningarna med avseende å upprätthållandet av olönsam trafik. Dessa möjligheter äro i huvudsak följande:

1) Genom koncessionsreglering uppdelas trafiken på de olika transportmedlen på sådant sätt, att varje kompensationsberättigat transportmedel i erforderlig omfattning tillföres trafikintäkter, vilka vid effektiv konkurrens ej skulle kommit det tillgodo (*auktorisationsmetoden*). Den nuvarande svenska trafikpolitiken bygger på en koncessionsreglering, som visserligen icke helt utformats på här skisserat sätt men som likväl genom på behovsprövning grundad restriktiv trafiktillståndsgivning medför en viss begränsning i etablerandet av yrkesmässig biltrafik och därigenom motverkar trafikavledning från järnvägarna. Auktorisationsmetoden kan i mest långtgående form innebära monopolisering av vissa trafikuppgifter (förbud mot utförande av viss trafik med visst transportmedel, koncession förbehållen allenast visst transportmedel etc.).

2) Den nyss angivna trafikuppdelningen genomföres genom taxereglering (*tarifferingsmetoden*). Den nuvarande svenska yrkestrafiklagstiftningen innehåller endast möjlighet att föreskriva fast taxa vid linjetrafik och vid transportförmedling, vilken möjlighet i sistnämnda fall dock ej kommit till användning. Tarifferingsmetoden har i de länder, där den tillgripits såsom trafikpolitiskt instrument, inneburit fastställande av minimitaxor, minimi- och maximitaxor eller fasta taxor för yrkesmässig biltrafik. Genom tarifferingsmetoden kan på ekonomisk väg åstadkommas att viss trafik söker sig till visst transportmedel.

3) Eftersträvad trafikuppdelning genomföres genom sådan skattläggning av vissa transportmedel, att de härav påverkade totala driftkostnaderna för transportmedlet nödvändiggöra upprätthållandet av en högre taxenivå än den som eljest skulle ifrågakomma (*punktbeskattningsmetoden*). Skatterna avvägas därvid så, att de dels bereda full täckning för av det allmänna bestridda kostnader för transportmedlet ifråga, dels ock utöver sådan kostnadstäckning tillföra det allmänna intäkter. Liksom vid



tarifferingsmetoden kan genom punktbeskattningsmetoden på ekonomisk väg åvägabringas, att viss trafik söker sig till visst transportmedel.

4) Kompensation för skyldighet att upprätthålla olönsam trafik lämnas varje ifrågakommande transportmedel i form av driftbidrag som täcker det i denna trafik uppkommande underskottet. För finansiering av driftbidragen kunna i huvudsak två alternativ ifrågakomma, nämligen

a) Det totala kompensationsbeloppet till den icke lönsamma trafik, som de olika transportmedlen måste upprätthålla, uttas likformigt från landets hela transportapparat, i princip genom avgiftsbeläggning av den samlade transport prestationen. Det härigenom inflytande totala avgiftsbeloppet förutsättes skola tillföras en utjämningsfond, vars medel därefter fördelas på de kompensationsberättigade (*utjämningsfundsmetoden*);

b) Driftbidragen bestridas av skattemedel från den allmänna statsbudgeten, vilket är liktydigt med att samtliga skattebetalare få vidkännas kostnaderna för bidragen (*statsbidragsmetoden*).

För valet av kompensationsmetod synes det i främsta rummet bestämmande böra vara den utsträckning, i vilken metoden medger uppkomsten av en sådan trafikuppdelning, som följer av en effektiv konkurrens.

Vad beträffar auktorisationsmetoden kan först konstateras, att den i större eller mindre utsträckning begränsar trafikanternas fria val av transportmedel. Vidare kan metoden i en del fall medföra, att trafiken till viss del söker sig till andra transportmedel eller rörelsegrenar än dem som auktorisationsmetoden avsett att kompensera. Ett exempel på verkningarna av denna företeelse är den överdimensionering av firmabilstrafiken, som den hittillsvarande restriktiva trafik tillståndsgivningen här i landet sannolikt bidragit till. En dylik utveckling motverkar det samhällsekonomiska intresset av en transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Ytterligare vidlåder auktorisationsmetoden den nackdelen, att trafikuppdelningens ekonomiska utfall svårigen kan på förhand avgöras; ingreppet i transportapparatens naturliga arbetsformer kan få för kraftig liksom för svag effekt för det avsedda ändamålet. I vissa fall kan en aldrig så kraftigt verkande begränsning av alternativa transportmedels konkurrensmöjligheter icke medföra den åsyftade kompensationen i form av trafikintäktsökning — det totala trafikunderlaget såsom sådant räcker ej till för att göra underskottstrafiken självbärig, såsom fallet är beträffande vissa järnvägslinjer i glesbygdsområden och i viss skärgårdstrafik. Slutligen innebära regleringar av denna karaktär regelmässigt en broms på transportmedlens och trafikorganisationens utveckling mot teknisk och ekonomisk rationalisering.

Det anförda ger vid handen, att auktorisationsmetoden icke är ägnad att leda till samma resultat som vid en effektiv konkurrens. Den konkurrens mellan transportmedlen, som metoden medger, kan ej heller sägas äga rum på lika villkor, därest härmed förstås, att de förpliktelser, som av

samhällshänsyn påläggas de olika transportmedlen, skola vara likartade. Avses däremot med kravet på lika villkor endast att de skilda slag av förpliktelser, som åvila transportmedlen, skola vara till sin verkan ekonomiskt likvärdiga, kan teoretiskt sett metoden leda till likhet i konkurrensbetingelserna, ehuru en dylik likhet såsom nyss antytts i praktiken knappast låter sig genomföra.

Vad angår tarifferingsmetoden påverkar denna de ekonomiska förutsättningarna för trafikanternas val av transportmedel. De med auktorisationsmetoden förenade nackdelarna behäfta i större eller mindre grad också tarifferingsmetoden. Därigenom att den förhöjning av taxorna på de med trafikeringsplikt ej belastade transportmedlen, som tarifferingsmetoden förutsätter, av praktiska skäl för stora grupper av transportmedel måste göras likformig (någon individualprövning av det slag, som förekommer vid auktorisationsmetoden, kan här ej ske), kommer metoden att verka ytterst ojämnt; de kompensationsbehövande transportmedlen ha sinsemellan synnerligen varierande kompensationsbehov, och den trafikintäktsökning, som tarifferingsmetoden för dem skulle medföra, måste därför i vissa fall komma att bli för stor och i andra fall för liten. Taxehöjningen kommer också att i fråga om de transportuppdrag, som utföras av de taxan underkastade transportmedlen, för dessa medföra en omotiverad extra intäkt, som motverkar en transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Härtill komma de praktiska svårigheterna att övervaka taxebestämmelsernas efterlevnad.

Vad punktbeskattningsmetoden angår har denna den fördelen framför tarifferingsmetoden, att de inflytande skattebeloppen kunna användas för att lämna de kompensationsbehövande trafikföretagen behovsanpassade driftbidrag. I och för sig kunna skäl tala för att då vissa trafikföretag i sin rörelseutövning betungas med trafikeringsförpliktelser medan andra trafikföretag helt äro fria från sådana förpliktelser, de senare företagen för sin mera gynnade ställning i detta hänseende erlægga en viss tribut för möjliggörande av kostnadsutjämning. Punktbeskattningsmetoden verkar emellertid på två sätt: dels förändrar den på sådant sätt den allmänna konkurrenssituationen på transportmarknaden, att de kompensationsbehövande trafikföretagen erhålla en direkt trafikintäktsökning, vilken liksom vid tillämpning av tarifferingsmetoden ger antingen för stor eller för liten kompensation i det individuella fallet, dels bereder den tillgång till en utjämningsfond, vars storlek med hänsyn till metodens förstnämnda verkningssätt blir svår att rätt avväga. En samhällsekonomiskt önskvärd trafikuppdelning kan i varje fall icke säkerställas genom denna metod.

Utjämningsfondsmetoden, som innebär en allmän avgiftsbeläggning av trafiken i dess helhet för utjämningsändamål, synes bättre än de föregående metoderna bereda möjligheter för en effektiv konkurrens. För att lika villkor i konkurrensen skola upprätthållas, förutsätts avgifterna drabba samt-

liga transportprestationer likformigt.<sup>1</sup> Härigenom rubbas icke det inbördes konkurrensförhållandet transportmedlen emellan, och möjligheterna till sund utveckling av transportapparaten bibehållas. I realiteten innebär metoden, att den kostnadsutjämning, som för närvarande äger rum inom de olika trafikgrenarna eller trafikföretagen var för sig och som innebär att trafikanterna inom dessa separata enheter få bära bördan av kostnadsutjämningen mellan enhetens olika rörelsegrenar, utsträcker till att omfatta trafikanterna inom landets hela transportapparat. Till stöd för en dylik extension av det ekonomiska ansvaret för kostnadsutjämningen har bl. a. anförts att denna möjliggör en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning mellan trafikgrenarna, att den vidmakthåller en viss transportstandard inom hela transportapparaten till lägsta samhällsekonomiska kostnader samt att det är trafikanterna inom hela landet, som dra nytta av underskottstrafikens service, vilken de visserligen endast vid enstaka tillfällen utnyttja men som alltid hålles dem till förfogande och sålunda erfordras för att transportapparaten såsom helhet skall fungera på ett tillfredsställande sätt. Härtill kan läggas det i och för sig bärande argument, som ovan anförts till förmån för punktbeskattningsmetoden, nämligen att trafikföretag, som icke belastas med den allmänna trafik tjänstens olönsamma trafikeringsförpliktelser, ur likställighetssynpunkt böra lämna ekonomisk gottgörelse härför.

Även den femte metoden, statsbidragsmetoden, synes vara förenlig med ett system med effektiv konkurrens på transportmarknaden och sålunda främja en samhällsekonomiskt önskvärd trafikuppdelning.

Trafikutredningen anser det principiellt riktigt, att frågan om upprätthållandet av samhällsnödvändig underskottstrafik löses genom ett driftbidragssystem. Frågan om finansieringen tillsvi vidare av ett driftbidrag till statens järnvägar för deras underskottstrafik behandlas vidare i kap. XI.

<sup>1</sup> Rätteligen bör avgiften för varje plats- resp. bruttotonkm vara densamma inom alla inbördes konkurrerande trafikgrenar för att kostnadsavspglande transportavgifter skola kunna tillämpas. Se dock not 2 å sid. 88.

## KAPITEL IX

### Trafikinvesteringarna

#### A. Allmänna synpunkter på investeringsbedömningen

Den idé, som ligger bakom den effektiva konkurrensen sådan den definierats i kap. IV, innefattar bl. a. att transportproducenterna själva skola — på grundval av sina bedömningar utav transportkonsumenternas efterfrågan — via *sin* efterfrågan dimensionera trafikinvesteringarna i såväl fasta anläggningar som rörlig materiel.

I överensstämmelse härmed verkställas också investeringar i *rörlig trafikmateriel* huvudsakligast genom ett stort antal skilda trafikföretag och personer, som därvid primärt var för sig ha att bedöma, huruvida en ifrågasatt investering ger önskat utbyte inom ramen för de regler det allmänna uppställt för trafikens bedrivande. Huvudregeln bör här vara, att investeringsverksamheten ej från det allmännas sida bör påverkas i större utsträckning än vad som kan följa dels av den allmänna ekonomiska politik, som föres inom landet och som kan innebära att under olika förhållanden investeringsverksamheten anses böra dämpas eller uppmuntras, dels av att principerna om den fullständiga kostnadsansvarigheten och den effektiva konkurrensen i övrigt genomföras inom transportväsendet i dess helhet. Realiserandet av sistnämnda principer bör på sikt medföra att det fria transportmedelsvalet leder till att bl. a. en ur samhällets ekonomiska synpunkt riktig avvägning av transportapparaten ernås.

I fråga om investeringar i *fasta trafikanelläggningar* utövas, såsom tidigare framhållits (sid. 73), bestämmanderätten däremot till övervägande del ytterst av staten och kommunerna, och sålunda ej av de företag eller personer, på vilka avgörandet om trafikens etablering med åtföljande vinst och risk ankommer. Detta innebär en komplikation i den effektiva konkurrensens system. Exempel kunna anföras, hurusom i utlandet, bl. a. USA, anläggandet av trafikleder — järnvägar och s. k. tullvägar (toll roads) — i stor utsträckning ägt rum i enskilda företags regi. Även i vårt land ha på sin tid järnvägar, i själva verket den större delen av järnvägsnätet, anlagts i enskild regi, och vårt vägväsende har historiskt sett växt fram ur en av lokala intressentsamfälligheter utövad väganläggningsverksamhet. Den strukturella anordningen av dagens och morgondagens järnvägs- och landsvägs- trafik nödvändiggör emellertid enligt trafikutredningens uppfattning att ansvaret för investeringsverksamheten med avseende å de för dessa trafik-

grenar erforderliga fasta anläggningarna huvudsakligen åvilas det allmänna i enlighet med det principiella system härvidlag, vartill utvecklingen så småningom lett.

Såväl av det här sagda som av vad i kap. IV anförts torde framgå, att en samordning av investeringsverksamheten är ur trafikpolitiska synpunkter påkallad i fråga om de trafikinvesteringar, över vilka staten och kommunerna bestämma. Ett behov av ökad samordning torde sålunda under alla förhållanden föreligga såväl mellan stat och kommun som mellan olika kommuner inbördes, framförallt inom vissa storstadsområden. Vagar att nå en sådan samordning torde bl. a. böra sökas inom general- och regionplaneinstitutens samt kommunalförbundsbildningens ram och torde jämväl få övertägas i samband med dels vägtrafikbeskattningens revision och den däri ingående frågan om statsbidragsgivningen till städernas väg- och gatuväsen, dels ock den slutliga omprövningen av frågan om trafikmyndigheternas organisation och kompetensområden (jfr sid. 152).

Någon principiell avvikelse från ett trafikpolitiskt system, baserat på effektiv konkurrens, behöver detta icke innebära. Samordningen och bedömningen av de investeringar, över vilka det allmänna råder, kan betraktas såsom en motsvarighet till den samordning av investeringsverksamheten, som planmässigt måste ske inom en stor enskild företagskoncern. Skillnaden mellan ett konkurrenssystem och ett system med regleringar ligger icke däri, att i konkurrenssystemet ej skulle inrymmas en långt gående planmässighet i fråga om exempelvis investeringsverksamheten inom varje förekommande »företagssektor».

Inom trafikens område går det i och för sig betydligt fortare att introducera ny rörlig materiel, som ställer ökade anspråk på de fasta anläggningarnas standard och kapacitet, än att uppfylla dessa anspråk. Enär på järnvägsområdet bestämmanderätten i fråga om investeringarna i såväl den rörliga materielen som de fasta anläggningarna ligger på samma hand, kan emellertid där en tidsmässig samordning av samtliga de åtgärder, som avse att möta en ökad trafikefterfrågan, lättare låta sig genomföra än på landsvägstrafikens, luftfartens och sjöfartens områden. Inom dessa senare områden, där bestämmanderätten över investeringarna i den rörliga materielen, å ena, och de fasta anläggningarna, å andra sidan, i regel är uppdelad på skilda händer, kan vanligen trafikefterfrågan tämligen omedelbart bli tillgodosedd med rörlig materiel men först så småningom med de för densamma erforderliga fasta anläggningarna — ett förhållande som särskilt gjort sig märkbart inom biltrafiksektorn. Denna omständighet kan, såsom känt är, leda till ett tryck på kapacitetsgränserna och störningar i den redan existerande trafikens framkomstmöjligheter (s. k. flaskhalsar). Icke blott önskemålet att tillgodose den nytillkomna trafikefterfrågan utan även angelägenheten att icke försämra framkomstmöjligheterna för redan existerande trafik, särskilt sådan, av vilken näringslivet är beroende, kommer då att påverka investe-

ringsbedömningen. Utöver de skäl, som i övrigt tala för en fullt ut genomförd tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen inom trafiksektorn, är det också på grund av här angivna förhållanden utav vikt att — i enlighet med vad förut antytts — investeringsbedömningen i förevarande fall utgår från ett tillgodoseende av sådan trafikefterfrågan, som är villig vidkännas sitt fulla kostnadsansvar för investeringarna.

Vid ett i första hand på effektiv konkurrens grundat trafikpolitiskt system böra det allmännas trafikinvesteringar inriktas på att tillgodose den trafikefterfrågan, som enligt vad i kap. VI angetts bör inom ramen för trafiksektorns resurser mötas, d. v. s. efterfrågan å dels ur samhällsekonomisk synpunkt lönsam trafik, dels sådan olönsam trafik, som måste bedrivas för att bereda en tillfredsställande transportförsörjning. Denna på ett fritt konsumtionsval (transportmedelsval) inriktade behovstäckning bör ske till lägsta samhällsekonomiska kostnad.

Det väsentliga investeringskriteriet blir sålunda, om här tillsvidare bortses från samhällsnödvändig underskottstrafik, att trafikens samhällsekonomiska merkostnad skall med hög grad av sannolikhet kunna förväntas bli täckt. I vad avser drift- och kapitaltjänstkostnaderna för rörlig materiel och egna fasta anläggningar (garage-, hangar-, verkstads- och terminalanläggningar etc.) bära trafikföretagen eller trafikanterna själva kostnaderna för desamma och i denna del sammanfalla i stort sett de företags- och samhällsekonomiska kostnaderna.

I fråga om kostnaderna för av det allmänna tillhandahållna fasta anläggningar (vägar, flygplatser, hamnar och farleder) borde samtidigt i princip den samhällsekonomiska merkostnaden för varje separat transportprestation (marginalkostnaden) kalkyleras och jämte möjligt bidrag för erhållande av full totalkostnadstäckning påföras vederbörande kostnadsbärare genom särskild avgift. Konkurrensen tar ju icke sikte på de olika trafikgrenarnas totala utbud av transportprestationer utan är en tävlan om varje särskilt transportuppdrag. Den efterfrågan, som därvid uppkomme, skulle ge en korrekt utgångspunkt för investeringsbedömningen.

De svårigheter som såväl kostnadsteoretiskt som ur praktisk synpunkt möta att på detta sätt fastställa och utta kostnadsansvaret äro emellertid väl kända. Man har här i praktiken varit hänvisad till en avgiftsbeläggning på mera schematiska, approximativa grunder, vilken avsett att täcka den totala samhällsekonomiska merkostnaden eller utgiften för anläggningen ifråga. Om dessa approximationer skulle leda till stora kvantitativa avsteg från kostnadsansvarighetsprincipen i vad gäller såväl den totala kostnadstäckningen som kostnadstäckningen inom olika delområden samt sålunda medföra stora diskrepanser mellan företagskalkyl och samhällskalkyl och därmed väsentliga snedvridningar av investeringsutvecklingen, som för framtiden binda trafiken i felaktig struktur, skulle detta förhållande utgöra en välgående invändning mot att basera det trafikpolitiska systemet på den

effektiva konkurrensens princip — en invändning som kunde framtvinga en mer planhushållningsinriktad styrning av utvecklingen inom trafiksektorn.

De approximationer, som här främst åsyftas, äro av två i princip skilda slag. Med nuvarande avgiftssystem för motorfordonens väganvändning, innebärande att den specifika storleken av de skilda avgifterna bestämmas med utgångspunkt från de *utgifter*, som under året beräknas bli gjorda, kan det hävdas att det totalt inflytande avgiftsbeloppet icke direkt motsvaras av de *kostnader*, som motorfordonstrafiken orsakar. Den särskilt i fråga om personbilarna sannolikt relativt låga efterfrågeelasticiteten medför dock att eventuella avvikelser mellan totala avgifter och totala kostnader icke i högre grad torde påverka efterfrågans storlek och därmed ej heller den faktor, som främst skall styra investeringsomfattningen. Personbilismen är ju, såsom känt, i stor utsträckning den för väginvesteringarna dimensionerande faktorn. På vissa vägar kan dock lastbilstrafiken vara dominerande och därför dimensionera vägutbyggnaden. Här kräver givetvis investeringsavvägningen större omsorg i de fall alternativa transportmöjligheter finnas. Den totala investeringen i vägar av denna typ är dock relativt begränsad.

Försök till beräkning av *kostnaderna* för väghållningen böra givetvis på grundval av tillgängligt empiriskt material göras, i och för en bedömning av såväl totalkostnadsansvaret som dess fördelning på olika fordonskategorier i de delar där så är orsakologiskt möjligt. Detta spörsmål faller inom ramen för den pågående revisionen av vägtrafikens beskattning.

Det andra slaget av approximationer hänför sig till det förhållandet, att såväl statens järnvägars taxor som avgifterna för användningen av vägarna (motorfordonsskatterna) i enlighet med det rådande systemet präglas av enhetlighet ur geografisk och tidsmässig synpunkt, ehuru kostnaderna variera i olika områden främst beroende på den totala trafikvolymens omfattning och dess fördelning i tiden på säsonger, veckodagar och timmar under dygnet, enär transportapparaten måste dimensioneras efter toppbelastningen. Härtill är att säga i huvudsak följande.

Statens järnvägar ha redan nu möjligheter att genom specialtariffer, fraktnedsättningar och rabatter frångå det enhetliga taxesystemet och utnyttja även dessa möjligheter i olika konkurrenssituationer, varigenom större överensstämmelse mellan befodringsavgifter och kostnader i olika relationer erhålles. Möjligheterna till en kostnadsanpassad taxesättning öka ytterligare vid genomförande av trafikutredningens i det följande (se kap. XIV) framlagda förslag att statens järnvägar skola erhålla bemyndigande att själva fastställa sina taxor.

Vad motorfordonstrafiken angår, bestå dess totala kostnader av kapitaltjänstkostnaderna för de egna transportmedlen och anläggningarna, kostnaderna för personal, drivmedel (exklusive drivmedelsskatt), underhåll och driften i övrigt samt slutligen även de vägavgifter, som uttas i form av fordons- och drivmedelsskatter. Det är endast beträffande sistnämnda av-

gifter som approximationer av här diskuterat slag ifrågakomma. Vägavgifterna utgöra emellertid endast en mindre del av de totala kostnaderna — i genomsnitt kanske 15 procent och med relativt sett ringa spridning kring detta medeltal — och variera i vad drivmedelsskatten angår med vägutnyttjandet. De avvikelser från den korrekta kostnadsansvarigheten, som den geografiska enhetligheten i avgiftsuttaget kan tänkas medföra, kunna därför i regel antas bli av så ringa omfattning i förhållande till de totala kostnaderna, att någon större ändring i den efterfrågeinriktning, som skulle erhållits vid helt kostnadsanpassade avgifter, icke behöver befaras uppkomma.

En större risk för felaktigheter i efterfrågeinriktningen kan inom vissa regioner uppstå genom kombinationen av geografisk och tidsmässig enhetlighet hos vägavgifterna. Detta torde särskilt vara fallet, där kostnaderna för de fasta anläggningarnas utbyggnad kunna bli särskilt höga, t. ex. då det gäller investeringsavvägningen inom större tätortsområden, såsom Stockholms- och Göteborgsregionerna. Det är icke osannolikt, att differensen mellan de avgifter, som uttas från motorfordonstrafiken därstädes, och de kostnader denna trafik — mätt vid trafiktopparna — skulle åsamka samhället därest investeringsverksamheten styrdes av detta mått på efterfrågan, är så stor, att ett tilläpande av denna metod skulle kunna leda till betydande felinvesteringar. Å andra sidan torde det möta stora praktiska svårigheter att — i huvudsak för lokaltrafiken såsom den genom sina trafiktoppar för efterfrågan dimensionerande — utta särskilda avgifter för att därmed åstadkomma ur kostnadsansvarighetssynpunkt önskad överensstämmelse mellan avgifter och kostnader. I dylika fall torde det vara nödvändigt att frånga huvudprinciperna och söka nå fram till en plan för investeringsverksamheten genom att med andra utgångspunkter pröva hur trafikbehoven skola med beaktande av transportstandardskraven tillgodoses till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Såsom tidigare nämnts erfordras här i första hand förbättrad samordning mellan de för investeringarna i området ansvariga instanserna, berörda trafikmyndigheter och kommuner, vägmyndigheterna samt ifrågakommande järnvägsföretag, varvid en gemensam plan för trafikbehovens tillgodoseende och trafikens ordnande kan tänkas framkomma. Ett sådant samråd kan även tänkas resultera i uppställande av vissa principer med avseende å taxesättningen för transportmedlen i området. Om det därvid skulle visa sig önskvärt att exempelvis statens järnvägar tillämpa taxor, som icke medge full kostnadstäckning, kan det dock icke åläggas statens järnvägar att själva bära därav uppkommande förlust, utan järnvägens tjänster böra då i erforderlig utsträckning köpas av det allmänna på samma sätt som i dag kan sägas ske beträffande de tjänster, vilka AB Stockholms Spårvägar tillhandahåller Stockholms stad utan kostnadstäckning genom biljettintäkter.

De här diskuterade schematiseringarna och approximationerna, vilka



kunna tänkas till en del bli ersatta av mera korrekta beräkningar och avgiftsbelastningar genom att metoderna för kostnadsberäkningarna framdeles förbättras men vilka å andra sidan måste förutsättas till en del bli bibehållna på grund av de praktiska olägenheterna eller ogenomförbarheten av en generell övergång till ett geografiskt eller tidsmässigt starkt differentierat avgiftsuttag, torde sålunda i de flesta fall icke behöva leda till sådana snedvridningar av efterfrågan att man, när trafikpolitiken i övrigt baseras på ett system med effektiv konkurrens, icke når fram till en transporthushållning med låga samhällsekonomiska kostnader därest investeringarna avvägas med hänsyn till den aktuella efterfrågan. I de fall då den kombinerade geografiska och tidsmässiga enhetligheten leder till alltför stora skillnader mellan företagskalkylen och samhällskalkylen måste emellertid övervägas separata åtgärder — särskilda avgiftsdifferentieringar eller fysiska regleringar — för att styra efterfrågan på ett ur samhällsekonomisk synpunkt riktigare sätt.

Med nämnda reservationer i minne är trafikutredningen av den uppfattningen, att de avvikelser från den korrekta kostnadsansvarigheten, som uppkomma genom en avgiftsbeläggning på mera schematiska och approximativa grunder, icke äro större än att investeringsverksamheten i det stora hela kan styras i ur samhällsekonomisk synpunkt önskad riktning via konkurrens- och efterfrågeprinciperna.

När det gäller den räntefot, enligt vilken kalkylräntan på trafikinvesteringarna bör beräknas, bör utgångspunkten vara statens aktuella räntekostnader för upplåning på den allmänna kapitalmarknaden. Härtill bör visst tillägg göras i syfte att jämställa statlig investeringsverksamhet på detta område med enskild sådan, baserad på aktiebolagsform. I princip borde en sådan beräkningsgrund sålunda gälla även kalkylering av lönsamheten utav nybyggnad av vägar och avgifterna för väganvändningen anslutas härtill, för att icke någon invändning skall kunna riktas mot att motorfordonstrafikens vägefterfrågan styr investeringarna. Såsom bekant sker i dag uttaget av motorfordonsskatterna icke på basis av en förräntningsnorm utan på grundval av en beräkning utav totala vägutgifter under en viss period framåt i tiden, och allmänt accepterade metoder för en lönsamhetskalkyl saknas tillsviðare. Trafikutredningen har här endast velat påpeka detta förhållande, vilket är föremål för mera ingående överväganden inom ramen för pågående översyn av vägtrafikbeskattningen.

I ett av knapphet på kapital och andra produktionsfaktorer präglad läge kunna emellertid icke alla i och för sig räntabla trafikinvesteringar komma till utförande. Ett urval måste då ske, och graden av samhällsekonomisk lönsamhet bör vara principiellt avgörande för den inbördes prioriteten mellan de olika investeringsprojekten. I den mån kravet på tillfredsställande transportförsörjning inom landets olika delar härigenom icke skulle bli tillgodosett, måste emellertid hänsyn till detta förhållande givetvis tagas vid investeringsavvägningen.

Även investeringar i samhällsnödvändig underskottstrafik böra dock i princip ske på lönsamhetsbasis. Sådana investeringar i dylik underskottstrafik, som icke i och för sig framstå såsom räntabla, böra sålunda icke komma till stånd annat än där de befinnas nödvändiga för att upprätthålla minimitransportstandarden (reinvesteringar och underhåll). Vid räntabilitetens beräkning bör man vid investeringar i underskottstrafiken såsom regel räkna med kort avskrivningstid — detta med hänsyn till det kända faktum att trafikunderlaget i denna trafik ofta är snabbt vikande.

I vad gäller de långsiktiga investeringarna i de fasta trafikanläggningarna: vägar, gator (med eventuellt åtföljande stadsplaneomläggningar), parkeringsanordningar, järnvägsanläggningar, flygplatser, kanaler, hamnanläggningar, flottleder etc., är det en nödvändig förutsättning för upprättandet av en samhällsekonomiskt godtagbar plan för tillgodoseende av trafikbehoven totalt eller partiellt och på längre sikt, att en i möjligaste mån korrekt uppskattning kan göras av den framtida trafikefterfrågans omfattning och struktur. Vare sig det gäller en plan för samtliga dessa investeringar eller för viss del av dem, erfordras kännedom om de samlade trafikbehoven. Planen kan i regel icke lämpligen bygga på en bearbetning av data och utvecklingstendenser enbart för en viss trafikgren. Ty huvuduppgiften vid det allmännas investeringsavvägning på trafikens område är, såsom av det tidigare sagda torde framgå, att söka ge investeringarna en sådan inriktning, att de i olika fall föreliggande totala trafikbehoven på lång sikt komma att — med beaktande av efterfrågad transportstandard — tillgodoses till lägsta samhällsekonomiska kostnad. För lösandet av denna uppgift måste upprättas prognoser över efterfrågan vid de befodringsavgifter, som framkomma vid fullt uttagande av kostnadsansvaret, samt kostnadsjämförelser mellan därvid för trafikanten ifrågakommande alternativa transportsätt.

För upprättandet av dylika efterfrågeprognoser erfordras data och delprognoser rörande befolknings- och näringsutveckling, inkomst- och prisförhållanden, trafikfrekvens (trafikeräkningar), färd- och transportvägar (ursprungs- och destinationsundersökningar), transportmedlens tekniska och ekonomiska utvecklingsmöjligheter m. fl. andra med trafikutvecklingen sammanhängande förhållanden, såsom motsvarande utveckling i jämförbara främmande länder. De prognoser, som med ledning härav kunna uppställas för de skilda trafikgrenarna, böra ta sikte på dels efterfrågan på transportmedel av olika slag (antalsutvecklingen), dels efterfrågan på transporttjänster av olika slag (person- och tonkilometerutvecklingen samt dess geografiska fördelning).

I kap. III har redogjorts för de prognoser i förevarande hänseenden, vilka hittills framlagts. I fråga om personbilarnas antalsutveckling har räknats med ett personbilsbestånd år 1975 av 2,3 à 2,4 miljoner fordon enligt 1957 års vägplan och 2,6 miljoner fordon enligt Industriens utredningsinstitut år 1960 justerade beräkning. Järnvägsstyrelsen har i sin år 1960 gjorda prognos utgått från samma förutsättningar som i sistnämnda beräkning

och förutsett ett persontrafikarbete på järnväg år 1980 av ungefärligen samma storlek som år 1959, d. v. s. omkring 5 miljarder personkm. I den inom 1959 års flygutredning uppgjorda preliminära prognosen har vidare antalet passagerare i inrikes reguljär luftfart beräknats fram till år 1970 öka till ca 940 000, motsvarande omkring 360 milj. personkm. Vad godstrafiken beträffar har i 1957 års vägplan förutsetts en årlig ökning om 4 à 5 procent av det totala inrikes godstransportarbetet med tyngdpunkten förlagd till lastbilarna, vilkas transportarbete beräknats öka med 7 à 10 procent per år. En väsentlig del av denna ökning torde ha förutsatts belöpa på fjärrgodstrafik. I järnvägsstyrelsens år 1960 gjorda prognos har visserligen det totala fjärrgodstransportarbetet antagits komma att öka med mer än 3 procent per år, men styrelsen har likväl av försiktighetsskäl grundat sina beräkningar på en till nämnda procenttal begränsad trafikökning. Såsom ett minimum har därvid antagits, att järnvägen skulle fram till år 1980 behålla sin nuvarande relativa andel av fjärrgodstrafiken (*alt. 1*). Såsom ett hypotetiskt maximalalternativ har vidare uppställts, att hela fjärrgodstrafikökningen fram till nämnda tidpunkt skulle tillföras järnvägen (*alt. 2*).

Föreliggande aktuella långtidsplaner för investeringarna inom trafiksektorn utgöras av 1957 års vägplan och den år 1960 inom järnvägsstyrelsen upprättade beräkningen av järnvägsinvesteringsbehoven åren 1960—1979. Vägplanen omfattar för en tjugoförårsperiod statliga väg- och gatubyggnadsinvesteringar till ett sammanlagt belopp av 21,1 miljarder kr. i 1956 års priser, medan i järnvägsplanen för åren 1960—1979 räknas med investeringsbehov om sammanlagt 5,2 miljarder kr. enligt *alt. 1* och 6,1 miljarder kr. enligt *alt. 2* vid 1959 års priser.

I fråga om räntabiliteten av dessa investeringar ha vissa beräkningar utförts. Sålunda anges i *vägplanen* de till 8 miljarder kr. beräknade totala investeringarna för byggande av riksvägar medföra vinster för trafikanterna — till följd av enbart vägförkortningar, högre genomsnittshastigheter och nytillkomna beläggningar — som sammanlagt skulle i nuvärde (1956 års penningvärde) uppgå till storleksordningen 10 miljarder kr. Därtill skulle komma vinster av ökad lastbilsbärighet, minskade trafikolycksfall, framkomlighet året runt samt ökad trivsel och bekvämlighet. Samtliga dessa vinster ha — bortsett från vinsten av ökad bärighet — beräknats komma trafikanterna tillgodo successivt med utbyggnadens fortskridande.

En av *Svenska vägföreningen* år 1957 utförd räntabilitetskalkyl<sup>1</sup> rörande till grund för 1957 års vägplan liggande preliminärt förslag till stamvägnät (framlagt i mars 1956 av den inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen inrättade delegationen för översiktlig vägplanering), kompletterat med utbyggnad av sekundärvägnätet, utgick från ett totalt investeringsbelopp av 20 miljarder kr. under åren 1955—1975, vilket belopp torde böra ställas mot det i vägplanen förutsatta investeringsbeloppet om 23,1 miljarder kr. (varav

<sup>1</sup> Svenska vägföreningens tidskrift 1957:3.

på landsbygden 16,8 miljarder kr., på statsbidragsberättigade vägar och gator i städer 4,3 miljarder kr. och på icke statsbidragsberättigade vägar och gator i städer 2,0 miljarder kr., jfr tablå III: 9). De totala vinsterna under tiden 1955—1995 för trafikanterna till följd av vägförkortningar, högre hastighet, nytillkomna beläggningar, ökat axel- och boggietryck samt minskad trafikolycksfallsfrekvens beräknades för hela vägnätet uppgå i nuvärde (1956 års penningvärde) till 22,2 miljarder kr. (enligt vägplanen i runt tal 20 miljarder kr.), medförande en årlig trafikantvinst för tiden efter år 1975, då samtliga ifrågakomna investeringar förutsattes ha utförts, om ca 10 procent.

Vad järnvägsplanen beträffar har järnvägsstyrelsen vid sin bedömning av järnvägsinvesteringarnas räntabilitet utgått från det ekonomiska utfallet för statens järnvägar budgetåret 1958/59 med en brist i förräntningen av ca 75 milj. kr. vid ett avskrivningsbehov av ca 175 milj. kr. Om statens järnvägar varit befriade från alla nuvarande olönsamma trafikuppgifter eller erhållit full kompensation därför, skulle enligt styrelsens uppfattning i stället redovisats ett överskott utöver full förräntning av ca 75 milj. kr. Det uppgivna investeringsbehovet åren 1960—1979 vid oförändrad trafik (se tablå III: 19) innebär — vid styrelsens antagande av en genomsnittlig årlig avskrivning med 3 procent och ett förräntningskrav om 4,5 procent — en ökning av avskrivning och räntekrav med 30 milj. kr.<sup>1</sup> år 1980. Den driftkostnadsökning, som under perioden kan väntas uppkomma, bl. a. till följd av den allmänna standardhöjningen i samhället, har däremot beräknats bli uppvägd av investeringarnas kostnadssänkande effekt i förening med en rationell strukturanpassning. Vid dessa antaganden skulle år 1980 vid oförändrad trafikomfattning överskottet utöver förräntning enligt nyssangivna förräntningskrav bli av storleksordningen 50 milj. kr.<sup>1</sup>

I trafikökningsalternativen har intäktsökningen vid oförändrad taxenivå år 1980 av järnvägsstyrelsen beräknats utgöra 750 milj. kr. vid alt. 1, resp. 1 200 milj. kr. vid alt. 2, driftkostnadsökningen 200, resp. 320 milj. kr. samt ökningen i avskrivningar och räntekrav 100, resp. 165 milj. kr. Förutnämnda överskott utöver förräntning enligt ovan angivna förräntningskrav, 50 milj. kr. år 1980 vid oförändrad trafik, komme därigenom att öka till  $(50 + 750 - 200 - 100 =) 500$  milj. kr.<sup>2</sup> i alt. 1 och till  $(50 + 1 200 - 320 - 165 =) 765$  eller, avrundat, till 750 milj. kr.<sup>2</sup> i alt. 2.

De här angivna överskottsbeloppen, vilka enligt järnvägsstyrelsen skulle vid gällande ekonomiska målsättning — räknad efter en förräntning av det bokförda statskapitalet (se not 2 å sid. 68) med 4 1/2 procent (för närvarande i realiteten 4 3/4 procent) — för statens järnvägar, motsvara det för taxesänkningar disponibla utrymmet, ha av styrelsen bedömts möjliggöra en

<sup>1</sup> Varje ökning av räntefoten med 1 procentenhet medför en ökning av ränteposten, resp. en minskning av det beräknade nettoöverskottet med 4 milj. kr.

<sup>2</sup> Varje ökning av räntefoten med 1 procentenhet medför en ökning av ränteposten, resp. en minskning av det beräknade nettoöverskottet med 13 milj. kr. i alt. 1 och 22 milj. kr. i alt. 2.

genomsnittlig realtaxenivå år 1980, som vid alt. 1 komme att ligga omkring 25 procent och vid alt. 2 omkring 30 procent lägre än den nuvarande.

Det resultat, som järnvägsstyrelsen vid valda förutsättningar sålunda kommit till, har trafikutredningen för sin del tolkat på det sättet, att de beräknade marginalerna om 25 å 30 procent ge utrymme för olika ekonomiska dispositioner, vilka kunna aktualiseras genom kostnadsutvecklingen inom konkurrerande trafikgrenar, genom annan löneutveckling i järnvägsdriften än den förutsatta och genom av trafikutvecklingen föranledda behov av högre investeringsinsatser på järnvägsområdet under tjuugoårsperiodens senare del än som av styrelsen antagits.

Vid en granskning av de föreliggande efterfrågeprognoserna må till en början framhållas, att den bild av den framtida trafikefterfrågan på personbilens område, som i fråga om personbilarnas antalsutveckling erhålles av Industriens utredningsinstitutets år 1960 justerade prognos, anger en enligt trafikutredningens uppfattning sannolik utvecklingstrend med utgångspunkt från det stadium, vari bilåldern i vårt land nu befinner sig. Vad så beträffar den framtida trafikens fördelning på de olika trafikgrenarna i relation till transportavstånden må här något beröras vad som i utredningsdirektiven omnämnes såsom vissa trafikgrenars »naturliga verksamhetsområden» — närmast ur teknisk och trafikekonomisk synpunkt — i och för jämförelse med de uppställda prognoserna på landtransportmedlens område. Vid ett försök till bestämmande av dylika verksamhetsområden blir givetvis huvudfrågeställningen: Vilka uppgifter kan man räkna med att järnvägarna, å ena, samt landsvägstransportmedlen, å andra sidan, med sannolikhet komma att helt eller delvis få under, låt säga, en tjuugoårsperiod framåt i tiden?

Vad *persontransporterna* beträffar synas tre utvecklingstendenser tämligen sannolika.

1) Kring landets största städer (Stor-Stockholms-, Göteborgs- och Malmö/Lundregionerna) torde en viss del av den rälsbundna trafiken komma att fortsatt och ökat ingå såsom ett nödvändigt led i den lokala transportförsörjningen. Tillgodoseendet av behovet utav snabba och till vissa tidpunkter på dygnet starkt koncentrerade masstransporter förutsätter tillgång till en allmän, kollektiv trafiktjänst med stor kapacitet, enär det redan nu kan erfarenhetsmässigt konstateras, att storstädernas persontransportproblem icke kan lösas uteslutande genom att lita till busslinjetrafik och befordran med individuella motorfordon. Även om det tekniskt och praktiskt sett vore möjligt att höja kapaciteten på motorfordonens trafikleder kring och i storstäderna, skulle en lösning enbart på detta sätt till följd av trafikvolyms storlek kräva så väldiga kapitalinsatser, att det ur samhällsekonomisk synpunkt är långt fördelaktigare att samtidigt bibehålla och eventuellt utöka viss rälsbunden trafik, också där denna — bl. a. därigenom att den till följd av topptrafikens enkelriktning och krav på hållande av riklig transport-

materiel, paradoxalt nog, totalt sett utvisar lågt kapacitetsutnyttjande — går med förlust. Den här ifrågavarande rälsbundna trafiken synes därför böra betraktas såsom bestående delar av respektive trafikgrenar (järnvägs- och tunnelbanetrafik).

2) Den övriga korthållstrafiken på järnväg torde komma att kraftigt minska samt ersättas med privat motorfordonstrafik och i viss utsträckning busslinjetrafik, i likhet med den utveckling som ägt rum i USA och vissa andra länder med stor biltäthet.

3) I fråga om fjärrtrafiken för personbefordran på längre avstånd torde järnvägen, även med beaktande av inrikesflygets utvecklingsmöjligheter, fortsatt ha en väsentlig funktion att fylla. (Såsom av kap. III framgår räknas i de uppställda prognoserna med att persontrafikarbetet på järnväg i avståndsklassen över 299 km år 1980 skulle uppgå till 2,4 miljarder personkm, jfr tablå III: 3, medan persontrafikarbetet i reguljär luftfart fram till år 1970 skulle ha växt till 0,36 miljarder personkm, jfr sid. 46). Omfattningen av denna del utav järnvägens naturliga verksamhetsområde influeras dock givetvis av järnvägens möjligheter till ytterligare utveckling på persontrafikområdet i fråga om befordringssnabbhet och bekvämlighet.

Vad *godstransporterna* beträffar kan konstateras, att transporterna av lapplandsmalm utav såväl tekniska som trafikekonomiska skäl helt falla inom järnvägens naturliga verksamhetsområde. I fråga om godstrafiken i övrigt kan den utveckling, som lett till nuvarande uppdelning av transportarbetet på järnväg och lastbilar, till följd av föreliggande olikhet i förutsättningarna för fraktprissättningen icke utan vidare tagas till utgångspunkt för en bedömning av de båda transportmedlens naturliga verksamhetsområden. Ur kostnads- och delvis också ur teknisk synpunkt kunna dock två huvudtendenser för den framtida utvecklingen skönjas.

1) Inom trafikutredningens sekretariat utförda kostnadsjämförelser<sup>1</sup> bekräfta lastbilarnas hittillsvarande fördelar på kortare transportavstånd men utsäga mindre härom i fråga om de medellånga avstånden. Det torde för framtiden vara att räkna med att lastbilarna komma att fortsatt ha ett naturligt verksamhetsområde i den mera kortdistanta godstrafiken såväl kostnadsmissigt som tekniskt sett. Ett undantag torde dock härvid böra göras för kortväga järnvägstransporter av massgods med sådana avsändnings- och destinationsplatser, att det icke erfordrar terminaltransporter.

2) De nyss berörda undersökningsresultaten bestyrka järnvägens konkurrensmässiga överlägsenhet i nuvarande läge på de långa transportavstånden vid en kostnadsanpassad fraktsättning. År 1959 utfördes sålunda inemot 60 procent av landtransportmedlens totala transportarbete på järnväg. Minst 95 procent av detta järnvägens transportarbete tillhörde fjärrtrafiksektorn, d. v. s. transporter på avstånd över 10 mil. Av den totala

<sup>1</sup> 1953 års trafikutredning: Driftkostnads- och fraktavgiftsförhållanden i viss lastbils- och järnvägstrafik, redogörelse avgiven i april 1961 (stencilerad, 111 sidor).

fjärrtrafiken belöpte i tonkm räknat ca fem sjättedelar på järnvägarna. Lastbilstrafiken består för närvarande till ca 75 procent av korthållstrafik och dess fjärrtransportarbete uppgår till endast 10 procent av det totala godstransportarbetet.

En rättvisande jämförelse mellan järnväg och lastbilstrafik i vad avser de samhällsekonomiska kostnaderna för att tillgodose det framtida behovet av godsbefordran i fjärrtrafik kan svårigen göras. De egentliga transportkostnaderna variera i och för sig inom vida gränser och befraktarnas tilläggskostnader för hantering, tidsåtgång m. fl. kvalitetsmoment äro okända. Terminalförhållandena ha — om man bortser från de längsta transportavstånden — liksom kvalitetsfaktorerna stor betydelse för trafikefterfrågans inriktning. Järnvägstransporterna äro emellertid i stor utsträckning till följd av förefintliga industri- och stickspårsanläggningar oberoende av terminaltransporter, vilket belyses av att redan år 1954 drygt 50 procent av det befordrade vagnslastgodset icke erfordrade någon terminaltransport överhuvudtaget, medan för ytterligare 40 procent av detta gods endast en terminaltransport var erforderlig. En år 1957 inom Ingenjörsvetenskapsakademiens transportforskningskommission utförd undersökning<sup>1</sup> rörande viss, begränsad fjärrgodstransportvolym (ca 800 ton gods), utvisade å sin sida, att även de denna transportvolym berörande lastbilstransporterna i fjärrtrafik voro i stor utsträckning oberoende av särskilda terminaltransporter.

Trafikutredningen har — trots svårigheten att utföra några för investeringsavvägningen avgörande, samhällsekonomiska kostnadsjämförelser på detta område — funnit det generella omdömet vara berättigat, att järnvägen såväl nu som framgent har ett naturligt verksamhetsområde inom fjärrgodstrafikens sektor.

Sammanfattningsvis torde sålunda på landtransportmedlens område under överskådlig framtid såsom »järnvägsbestämda» verksamhetsområden kunna betecknas godstransporterna på malmbanan i norr och de långväga fjärrtransporterna av personer och gods, medan till det »lastbilsbestämda» verksamhetsområdet torde få hänföras sådana lokala godstransporter, för vilka järnvägsbefordran med utnyttjande av stickspår ej kan ifrågakomma. I övrigt torde man med hänsyn bl. a. såväl till den blandade trafikstrukturen som till terminalförhållandenas betydelse ej ha underlag för en generell samhällsekonomisk gränsdragning mellan landtransportmedlens verksamhetsområden utan blir vid investeringsavvägningen alternativa transportmöjligheter emellan huvudsakligen hänvisad till transportkostnadsjämförelser i de olika fallen. Med hänsyn till kvalitetsfaktorn och övriga för trafikanten uppstående tilläggskostnader måste man räkna med att möjligheter skola finnas för val av alternativt transportmedel, som täcker

<sup>1</sup> IVA:s transportforskningskommission: Meddelande nr 43. Fjärrtransport med lastbil, 1959 (stencilerad).

sin egentliga transportkostnad. Dylika möjligheter finnas regelmässigt i dagens läge, och beaktandet av trafikantens valmöjligheter behöver därför i praktiken ej från det allmännas sida föranleda särskilda investeringar i fasta trafikaneläggningar annat än i rena undantagsfall.

Trafikutredningen finner sig i anslutning till vad ovan anförts kunna konstatera, att de sålunda föreliggande efterfrågeprognoserna haft likartade utgångspunkter och i stora delar uppbyggts på sammanstående förutsättningar. I fråga om fjärrgodstrafiken repliera prognoserna för lastbilarnas och järnvägens trafikarbete dock delvis på samma trafikunderlag. Med de modifikationer, som kunna ifrågakomma på sistnämnda område, harmoniera prognoserna med trafikutredningens uppfattning om de olika landtransportmedlens naturliga verksamhetsområden och synas vid investeringsavvägningen kunna tjäna såsom underlag för bedömning av trafikefterfrågans framtida inriktning. I de delar en räntabilitetsuppskattning nu kan göras, synas vägplanen och järnvägsinvesteringsplanen generellt sett uppfylla räntabilitetskravet. I detta sammanhang må emellertid framhållas nödvändigheten av att man för framtiden söker komma fram till metoder, som möjliggöra att man på bättre sätt än hittills kan ur samhällsekonomisk lönsamhetssynpunkt jämföra olika investeringsobjekt på järnvägs-, resp. landsvägssidan.

### *B. De statliga väginvesteringarna*

1957 års vägplan har av 1959 års riksdag i princip godtagits såsom ett program för den fortsatta utbyggnaden och upprustningen av vårt vägnät, vilket dock icke innebär ett ställningstagande till den i planen föreslagna totala investeringsomfattningen under hela planperioden eller ens under tioårsperioden 1958—1967 (SU 6 och Rskr. 6).

I vägplanen har framlagts ett värdefullt utredningsmaterial, som i hög grad ökat kunskapen om det svenska vägnätet och den trafik, detta har att betjäna, samt om de faktorer, som inom motorfordonssektorn påverka transportväsendet. Tillgången till ett dylikt material är av väsentlig betydelse för de trafikpolitiska övervägandena. Redovisningen av problemställningarna på här ifrågavarande område har emellertid också visat, att åtskilliga centrala väg- och vägtrafikfrågor alltjämt icke kunnat finna en fullt tillfredsställande lösning till följd av att kunskapen på detta område ännu så länge i väsentliga delar icke är tillräcklig. Tillgodoseendet av behovet utav en fortsatt och ökad forskning är en viktig förutsättning för att ernå bästa möjliga planläggning och en riktig medelsanvändning vid vägfrågornas lösning. Såsom ett led i fullföljandet av vägplanen ha också vissa utredningar igångsatts inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen angående bl. a. riksvägnätets ombyggnadsbehov, de tyngre godstransporternas — däribland skogstransporternas — geografiska fördelning på vägnätet samt axeltrycksfrekvensen inom olika vägvavnitt.



Ehuru i vägplanen i görligaste mån försök gjorts att beakta vissa av förskjutningen i användningsområdet mellan olika transportmedel sammanhängande förhållanden, såsom inverkan av vissa järnvägsnedläggningar — i vilket hänseende numera kompletterande planläggning verkställes — och övergång från flottning till biltransporter, har i planen av naturliga skäl hänsyn icke kunnat tagas till eventuell omläggning av den statliga trafikpolitiken och därav uppkommande förändringar inom transportapparaten i dess helhet och i fråga om landsvägstrafikens struktur i synnerhet. Det har emellertid framhållits i planen, att med hänsyn till den förutsedda totala trafikutvecklingen någon minskning i vägbyggnadsbehovets storlek såsom en följd av de åtgärder eller förslag i övrigt, som kunde komma att aktualiseras genom 1953 års trafikutrednings arbete, icke torde vara att förvänta.

Några kostnadsjämförelser mellan landsvägstrafik och alternativt ifrågakommande transportmöjligheter återfinnas icke i vägplanen, men en allmän avvägning i förevarande hänseende har dock gjorts däri beträffande godstrafiken. Där har nämligen uttalats, att vid en rad omständigheter i samhället lastbilstransport ställde sig billigare än transport med andra befordringsmedel, och den förutsedda utvecklingen av lastbilstrafiken har antagits verka kostnadssänkande under förutsättning att planen realiserades. Bland annat på grundval av den antagna kostnadssänkningen har, såsom nämnts, i planen räknats med en framtida årlig ökning av lastbilarnas transportarbete med 7—10 procent.

Detta i vägplanen gjorda uttalande om billigaste transportsätt äger i dagens läge i allmänhet giltighet från befraktarnas synpunkt, om hänsyn tages allenast till de nuvarande ordinarie järnvägsfrakterna.<sup>1</sup> I belysningen av vad tidigare i detta kapitel anförts rörande den långväga fjärrgodstrafiken måste emellertid giltigheten av uttalandet om lastbilstransporternas kostnads- mässiga överlägsenhet ifrågasättas såvitt gäller nämnda trafiksektor. Den reduktion av totalkostnaden vid lastbilstransport, som vägplanens successiva genomförande antas möjliggöra i form av driftrationaliseringar, kan väntas på fjärrtrafikens område få en motsvarighet i kostnadsreduktioner genom rationaliseringsinvesteringar på järnvägsområdet. Vid genomförandet av en effektiv konkurrens komma också att föreligga större möjligheter att bättre anpassa taxesättningen till det nya kostnadsläget. Man kan därför icke vid accepterande av en trafikpolitik, som baseras på ett system med dylik konkurrens, utgå från och fortsatt bygga på de utvecklingstendenser som hittills varit förhärskande på den långväga lastbilstrafikens område och som inneburit en fortlöpande förskjutning i konkurrensläget till denna trafiks förmån.

I vägplanen har antagits att en fortsatt övergång av de mera kortväga godstransporterna till lastbil är att förvänta i framtiden, samtidigt som lastbilarna också beräknats komma att tillgodose nya trafikbehov. Bland fak-

<sup>1</sup> Jfr a. a. i not å sid. 131.

torer, som kunna komma att påverka lastbilstrafikens tillväxt, ha uppräknats *dels* fortsatt nedläggning av smärre järnvägar, *dels* koncentration av sjöfarten till de större hamnarna, *dels* fortsatt övergång från flottning till landtransport av virke, *dels* fortsatt övergång inom näringslivet och bostadssektorn från fasta bränslen till olja *och dels* byggnads- och anläggningsverksamhetens fortsatta tillväxt. Härtill kan knytas den kommentaren, att det ligger i sakens natur, att riksvägnätet icke i nämnvärd grad kommer att påverkas av järnvägsnedläggningarna, vilka däremot komma att få en viss betydelse för länsvägnätets utbyggnad. I stort sett överensstämmer, såsom antytts, den i vägplanen angivna uppfattningen om den kortväga lastbilstrafikens utveckling med trafikutredningens tidigare anförda resonemang om lastbilstrafikens naturliga verksamhetsområde.

De förhållanden trafikutredningen här berört skulle — om vägplanen primärt avsett att tillgodose den renodlat kommersiella trafiken på landsväg — kunnat inverka på de samhällsekonomiska förutsättningarna för vägplanens realiserande. Ehuru planen i den del den avser att motsvara vägbehovet för den lokala lastbilstrafiken skulle stå fast, skulle planen i den del den inriktats på en av förutsedd fjärrtrafik med lastbil föranledd kapacitetsutbyggnad kunnat löpa risken av överdimensionering. Emellertid bestämmas kapacitetsbehovet till helt övervägande del av den omfattande personbilismen, som med största grad av säkerhet kommer att fortsätta att snabbt öka, och den prognos härvidlag, på vilken vägplanen byggt, kan i belysningen av den senare observerade utvecklingen snarare visa sig för snävt än för drygt tilltagen. De av trafikutredningen tidigare här framförda synpunkterna kunna därför knappast ensamma komma att mera väsentligt påverka det framtida kapacitetsbehovet på vägväsendets område, och den omfattning i nämnda hänseende, som planen har, kan vid utblick från nuvarande utvecklingsstadium knappast anses gå utöver vad trafikutredningen anser böra i och för sig inom ramen för det ekonomiskt och socialt försvarliga i bilåldern främjas.

Vid den rullande revision av vägplanen, som förutsättes, är det med hänsyn till den mångfald omständigheter, som kunna påverka fordonsprognosernas utfall, önskvärt att den reviderade planen utformas på grundval av alternativa prognoser. En möjlighet är därvid att tillämpa olika prognoser för skilda ändamål. Skäl kunna t. ex. tala för att en mera optimistisk prognos tillämpas vid bestämning av vägnas kapacitetsstandard, enär om- och tillbyggnad av en underdimensionerad väg såsom regel torde ställa sig dyrare än om vägen med en gång eller genom utbyggnad i etapper ges tillräcklig kapacitetsstandard. Å andra sidan kunde det i och för sig ur samhällsekonomisk synpunkt tänkas motiverat med en mera försiktig prognos vid planläggandet av tidsperiod för utbyggnadens utförande.

Bärighetsnormerna i vägplanen avse utbyggnad överlag för 10 tons axeltryck och 18 tons boggietryck, vilket ställningstagande grundats på av nä-

ringslivet och från försvaret uttalade önskemål ävensom på det förhållandet att 10 tons axeltryck blivit normerande i flera europeiska länder och nord-amerikanska delstater. Bärighetsstandarden torde väsentligen ha bestämts av den tunga trafikens krav. Vid bedömningen av detta spörsmål är det av intresse att konstatera vilka bärighetsnormer eller bärighetsbestämmelser som tillämpas i USA och vissa kontinentaleuropeiska länder. Vid det även efter amerikanska förhållanden väldiga vägbyggnadsprogram, som påbörjades den 1 juli 1956 i USA enligt den s. k. Eisenhowerplanen och som till sin väsentliga del omfattar byggandet av ett mellanstatligt storravnät av övervägande motorvägar, tillämpas bärighetsnormer motsvarande ett axeltryck av 8,2 ton och ett boggietryck av 14,5 ton. Bärighetsbestämmelserna variera inom de olika delstaterna, men en viss samordning sker dock genom rekommendationer av American Association of State Highway Officials (AASHO), vilka avse ett axeltryck av 18 000 pounds (= 8,2 ton) och ett boggietryck av 32 000 pounds (= 14,5 ton). Axeltrycksrekommendationen har följts av 21 delstater, medan ett högsta axeltryck liggande mellan 8,4 och 10 ton är tillåtet i 14 delstater och mellan 10 och 10,8 ton i 12 delstater. Boggietrycksrekommendationen har följts i 17 delstater, medan 26 delstater tillåta högre boggietryck, i vissa fall upp till 20 ton. I 3 delstater ligger däremot det högsta boggietrycket lägre än 14,5 ton. I *Belgien* utgöra de generellt tillåtna axel- och boggietrycken 13, resp. 20 ton. Motsvarande ton-tal äro för *Frankrike* 13 och 21 samt för *Nederländerna* 8 och 16. I *Schweiz* och *Storbritannien* utgör det generellt tillåtna axeltrycket 10, resp. 11,2 ton. I den långsiktiga plan för vägnätets utbyggnad i *Västtyskland*, som offentliggjordes år 1957, tillämpas bärighetsnormer motsvarande ett axeltryck av 8 ton, därvid uppgetts att en höjning till 10 ton skulle medfört en ökning av de årliga vägbyggnadsutgifterna med 15 procent. De högsta tillåtna axel- och boggietrycken voro i Västtyskland tidigare 10, resp. 16 ton men ha numera sänkts i fråga om axeltrycket till 8 ton för annan axel än drivaxel och i fråga om boggietrycket till 14,5 ton vid axelavstånd understigande 1,3 m. För den internationella lastbilstrafiken har Transportministerkonferensen år 1960 rekommenderat en vägbärighet motsvarande 10 tons axeltryck och 16 tons boggietryck.

I 1959 års statsverksproposition (bil. 8, sid. 39) anförde föredragande departementschefen, att den i vägplanen föreslagna vägstandarden syntes vara i stort sett väl avvägd med utgångspunkt från de kunskaper, som ditills vunnits på detta område. Det vore emellertid önskvärt, att man ytterligare särskilt undersökte, om den föreslagna bärighetsstandarden verkligen behövde göras enhetlig för hela det allmänna vägnätet. Statsutskottet (SU 6, sid. 24) fann för sin del också ställningstagandet till de i vägplanen berörda standardfrågorna böra göras beroende av de fortsatta undersökningar, som borde ankomma på väg- och vattenbyggnadsstyrelsen. Sålunda

syntes frågan om enhetlig bärighetsstandard för hela vägnätet böra närmare prövas i samband med vägplanens uppföljande.

Spörsmålet om »optimala vägtrafikinvesteringar», d. v. s. den väg- och fordonsstandard, vid vilken en given trafikvolym kan på väg transporteras till lägsta samhällsekonomiska kostnad, är enligt trafikutredningens mening ett av de mera väsentliga för vägplaneringen. Med hänsyn till de stora investeringsbelopp det här rör sig om kunna felbedömningar i förevarande hänseende medföra omfattande belastningar på samhällsekonomin av undviklig art. Såväl i Sverige som i Norge pågå undersökningar rörande optimala vägtrafikinvesteringar<sup>1</sup>, ehuru någon mera definitiv lösning av förevarande problem hittills icke framkommit. För riksvägarna och de större länsvägarna förefaller det sannolikt, att en höjning av bärighetsstandarden till 10 tons axeltryck kommer att visa sig trafikekonomiskt motiverad. Ehuru det för närvarande icke kan fastställas, vilken bärighetsstandard, som kan betecknas såsom optimal för dessa vägar, anser trafikutredningen kostnadsskillnaden mellan en på mera begränsade bärighetsnormer byggd standard och den i vägplanen förutsatta i fråga om riksvägarna och de större länsvägarna vara relativt sett så ringa, att någon invändning mot planens fortsatta genomförande i denna del icke bör ur trafikpolitisk synpunkt resas. Mer ovisst är däremot huruvida sistnämnda standard bör göras enhetlig för hela det allmänna vägnätet och sålunda utsträckas till även de mindre starkt trafikerade länsvägarna. Ytterligare utredning på denna punkt torde vara särskilt påkallad. De forskningsresultat, som framkomma, torde underhand böra tillgodogöras vid den fortlöpande revideringen av vägplanen.

Kostnaderna för vägnas överbyggnad utgöra uppskattningsvis cirka en fjärdedel av de totala vägbyggnadskostnaderna. Kostnadsökningen för en höjning av de tillåtna axeltrycken med 2 ton torde vid aktuella bärighetsförhållanden vara av storleksordningen 5—10 procent av byggnadskostnaderna. Om en nedskärning av vägplanens utgiftsram skulle visa sig i framtiden nödvändig, torde vissa möjligheter finnas att vid vägutbyggnaden först i ett senare skede öka bärighetsstandarden på vissa vägar, utan att mera väsentliga kostnadsfördyringar därigenom behöva uppstå.

Trafikutredningen har nyss berört önskvärdheten av att alternativa prognoser för fordons- och trafikutvecklingen användas vid vägplaneringen. Vid en eventuell prioritering av vissa vägprojekt — föranledd antingen därav, att investeringsutrymme för planens förverkligande i dess helhet kan komma att saknas, eller ock därav, att vissa vägprojekt anses böra komma till utförande vid en tidigare tidpunkt än andra — är också behovet av alternativa prognoser framträdande. Lämpligt är, att för olika investeringsramar byggande på skilda trafikutvecklingsalternativ behand-

<sup>1</sup> Se bl. a. Statens väginstitut: Rapport nr 37. Berättelse över statens väginstituts verksamhet under budgetåret 1959—1960, Stockholm 1960.

las, vilket skulle ge vägplanen ökad flexibilitet och möjliggöra förbättrad avvägning rörande lämpligaste fördelningen av tillgängliga investeringsmedel. Synnerligen betydelsefulla äro avvägningarna av medelstildelningen mellan tätorternas gator och vägar, å ena, samt landsbygdens vägar, å andra sidan, och mellan olika typer av vägar på landsbygden (riksvägar, genomgående länsvägar, övriga länsvägar och rena bygdevägar) ävensom mellan vägförbättringar till tolerabel standard, å ena, samt om- och nybyggnader till den i planen förutsatta fullgoda standarden, å andra sidan. Alltjämt saknas emellertid tillfyllestgörande material, på vilket dylika avvägningar objektivt kunna grundas. Ett värdefullt bidrag till detta kunskapsmaterial innebära dock de uppgifter, som i vägplanen lämnats rörande den aktuella vägstandardens för vissa huvudvägar. Vidare har numera på grundval av pågående inventering av riksvägnätets beskaffenhet kunnat beräknas, hur stor del av riksvägarna, som har fullgod standard, och hur stor del, som har åtminstone en tolerabel sådan. Det fortsatta insamlandet liksom bearbetningen av uppgifter i förevarande hänseende rörande vägnätet i dess helhet synes vara av vikt för avvägningsfrågornas bedömning.

Städernas folkmängd uppgår till omkring hälften av befolkningen i hela riket, och i tätorter äro ca 70 procent av hela befolkningen bosatta. De urbaniseringstendenser, som sedan länge karakteriserat landets befolkningsutveckling, ha enligt vägplanen antagits komma att fortsätta. I denna har också påvisats, att bilen huvudsakligen har karaktären av lokalt transportmedel, d. v. s. huvuddelen av resorna och transporterna äger rum och beräknas även fortsättningsvis komma att äga rum inom och i närheten av bilägarens och bilens hemort. Av angivna förhållanden följer, att en stor del av bilarnas totala transportarbete kommer att utföras inom och i närheten av tätorterna. Sannolikt kommer denna tendens att även ytterligare förstärkas. Detta förhållande gjorde det redan vid vägplanens tillkomst angeläget, att en inventering av de för tätorterna speciella problemen i fråga om väg- och gatunätets kapacitet, trafiksäkerhet och parkeringsutrymmen — analog med vägplanens kartläggning av landsbygdens vägbehov — kom till stånd. Under de senaste åren ha också i vissa större städer — bl. a. Stockholm, Göteborg och Malmö — utöver general-, stads- och regionplaneringen upprättats trafikledsplaner, i vilka dessa problem blivit föremål för behandling. Parkeringsfrågorna ha därjämte studerats av en inom väg- och vattenbyggnads- samt byggnadsstyrelserna tillsatt arbetsgrupp, som utarbetat vissa parkeringsnormer, och äro för närvarande föremål för fortsatt behandling inom den år 1960 av Kungl. Maj:t tillsatta parkeringskommittén. Målet för det fortsatta arbetet på dessa områden bör vara en samlad kartläggning av tätortsproblemen i vad avser väg- och gatunätets sträckning, kapacitet och behov av parkeringsutrymmen samt trafiksäkerhetsförhållanden i likhet med vad som skett i fråga om riksvägnätet, i syfte att in-foga härpå grundad planläggning i den reviderade vägplanen.

De för vägplanens genomförande erforderliga investeringarna ha i planen beräknats komma att i stort sett bli täckta genom inflytande automobilskattemedel enligt gällande skattesatser (jfr tablå III: 12). Oavsett detta torde det finnas anledning anta, att trafikefterfrågan på landsvägstrafikens område — främst inom personbilssektorn — fortsatt kommer att vara så stark och oelastisk, att den är beredd att för sitt tillgodoseende enligt vägplanen betala ett pris, som medger en acceptabel förräntning av investeringskapitalet. Härpå tyda bl. a. de tidigare berörda räntabilitetskalkylerna. Förutsättningarna för dessa kunna visserligen diskuteras ur åtskilliga synpunkter, men själva tendensen synes dock klar.

Av redogörelsen i kap. III framgår, att vägbyggnadsbehoven enligt vägplanen hittills tillgodosetts (jfr tablå III: 11). *Det är också trafikutredningens uppfattning att vägplanen bör ur trafikpolitisk synpunkt realiseras i avsedd takt och omfattning* med de modifikationer som de här tidigare av trafikutredningen framförda synpunkterna kunna böra föranleda — jämsides med att utrymme beredes för ur samhällsekonomisk synpunkt angelägnare investeringar inom andra trafikgrenar.

### C. De statliga järnvägsinvesteringarna

Till en början må här konstateras, att frågan om de statliga järnvägsinvesteringarna till skillnad från de statliga väginvesteringarna icke begränsar sig enbart till de fasta anläggningarna utan också omfattar den rullande materielen.

De ifrågakommande järnvägsinvesteringarna böra ses mot bakgrunden av de investeringsbehov, som järnvägsstyrelsen på trafikutredningens hemställan redovisat i juni 1960 och vilka framgå av tablå III: 19 (jfr även tablå III: 20).

Den av järnvägsstyrelsen uppställda efterfrågeprognos i fråga om fjärrgodstrafiken, som lagts till grund för det såsom alt. 1 betecknade investeringsprogrammet, förefaller enligt trafikutredningens uppfattning utgöra ett rimligt underlag för investeringsbedömningen. Prognosen innebär, såsom nämnts, att statens järnvägar skulle bibehålla sin nuvarande relativa andel av fjärrgodstrafiken, medan större delen av den lokala godstrafikens ökning skulle tillfalla lastbilstrafiken. I stort sett står denna prognos i samklang med trafikutredningens tidigare angivna uppfattning om järnvägens naturliga verksamhetsområden.

De av järnvägsstyrelsen på basis av prognosen enligt alt. 1 verkställda investerings- och räntabilitetsberäkningarna avse till ca 85 procent godstrafiken berörande investeringsobjekt. Investeringarna skulle enligt styrelsens kalkyl leda till väsentliga kostnadsreduktioner och därmed ge möjlighet till taxesänkningar i konkurrensyfte. De framtida förutsättningarna

för taxesänkingsåtgärder kunna givetvis diskuteras ur många synpunkter, men själva tendensen i kostnadsbegränsande riktning synes dock klar.

Under angivna förhållanden finner trafikutredningen det motiverat att tillsvidare lägga det av järnvägsstyrelsen uppgjorda investeringsprogrammet enl. alt. 1 — vars objektsfördelning behandlats i bilaga III A — till grund för investeringsbedömningen på det statliga järnvägsväsendets område. *Trafikutredningen förordar därför ur trafikpolitisk synpunkt att detta program realiserats, innebärande järnvägsinvesteringar under de närmaste åren av storleksordningen 350 milj. kr. per år.* En rullande omprövning av investeringsprogrammet bör dock — såsom nedan närmare utvecklas — fortsättningsvis ske i den takt, som föranledes av den faktiska trafikutvecklingens större eller mindre överensstämmelse med efterfrågeprognoserna. Med hänsyn till att de för trafikökningen enligt alt. 1 erforderliga merinvesteringarna, såsom av tablå III: 19 kan utläsas, till övervägande del hänföra sig till den rullande materielen, kan den framtida investeringsinriktningen i stor utsträckning nära anknytas till den faktiska trafikutvecklingen, varigenom risken för felinvesteringar avsevärt minskar.

#### *D. Investeringsavvägningen på landtransportmedlens område*

Trafikinvesteringarna äro i stor utsträckning en nödvändig förutsättning för en ökning av näringslivets effektivitet. Dessa investeringar äro också i dagens och än mer i framtidens samhälle angelägna för en på fritt konsumtionsval inriktad behovstäckning. De torde inom ramen för de samhälls-ekonomiska resurserna och vid avvägning mot övriga samhällseliga investeringsbehov i princip böra möjliggöras i sådan utsträckning att trafiken såsom helhet kan bedrivas rationellt och friktionsfritt samt till lägsta samhälls-ekonomiska kostnad.

Det är på nuvarande stadium av de fasta trafikanläggningarnas utbyggnad sannolikt, att trafikefterfrågan skulle i och för sig kunna motivera en annan investeringstakt än vägplanen och järnvägsinvesteringsplanen enligt alt. 1 förutsätta. Lönsamhetskalkyler för en bedömning av en från dessa planer avvikande, realistisk investeringsomfattning saknas emellertid. I dagens läge torde med hänsyn till vad här tidigare anförts den investeringsinriktning, som kommit till uttryck i vägplanen och järnvägsinvesteringsplanen enligt alt. 1, med fördel kunna tjäna såsom allmän riktlinje för investeringspolitiken på landtransportmedlens område. De båda investeringsplanerna äro i och för sig icke så vidlyftiga, att de ej kunna läggas till grund för de ur allmänna trafikpolitiska synpunkter önskvärda investeringarna. Detta innebär dock självfallet icke någon tanke på att man bör binda sig för 20-årsplaner i fråga om trafikinvesteringarna. Planerna böra från tid till annan överses mot bakgrunden av den faktiska utvecklingens för-

hållande till de prognoser, på vilka planerna baserats. Förändringar i den förutsedda trafikefterfrågan böra föranleda nya prognoser och motsvarande justeringar av planerna, därvid också bör observeras att riktpunkten i fråga om den framtida trafik, för vilken de fasta anläggningarna avses skola dimensioneras, kontinuerligt måste förskjutas framåt i tiden. (Vägplanen bör sålunda i dagens läge dimensioneras efter den beräknade vägtrafiken år 1980 och ej såsom för närvarande år 1975.) En rullande långtidsbedömning av investeringsverksamheten bör sålunda äga rum.

Då det emellertid kan visa sig icke bli möjligt att alltid avdela mot investeringsplanerna svarande del av samhällsresurserna, kan en avvägning mellan de skilda investeringsönskemålen inom trafiksektorn bli nödvändig. En dylik avvägning torde böra ske utifrån vad som är samhällsekonomiskt mest lönsamt, om man bortser från investeringar som äro nödvändiga för att upprätthålla minimitransportstandarden. Detta låter sig lätt sägas men är svårare att omsätta i praktiken, varför man i stor utsträckning torde bli hänvisad till en mera schematisk bedömning. Av betydelse för en dylik investeringsavvägning är här den förväntade expansionstakten inom de skilda trafikgrenarna, vilken kan medföra att trafiken vid snabb expansion växer i en momentant överdimensionerad fast trafikaneläggning och därför minskar risken för varaktiga felinvesteringar. Investeringsprogrammen böra vid avvägningen var för sig ses såsom helheter, och strävan bör vara att fullfölja dem såsom sådana men med de modifikationer i fråga om takten för deras förverkligande, som nödvändiggöras.

Vissa delar av planerna torde vid angivna förhållanden böra prioriteras framför andra. Såsom nyss nämnts borde lönsamhetsgraden här vara det principiellt utslagsgivande. Det synes vid en schematisk bedömning berättigat att utgå från att näringsfrämjande trafikinvesteringar såsom regel ha hög samhällsekonomisk angelägenhetsgrad. Så exempelvis innebär konstaterandet att långväga godstrafik även framdeles torde komma att vara järnvägsbunden jämte det förhållandet att det för näringslivets funktion är nödvändigt att långväga masstransporter kunna ske smidigt och effektivt, att inom järnvägssektorn investeringar för sådana ändamål måste erhålla viss prioritet. Likaledes torde prioritet böra ges åt investeringar på landsvägssidan, som påkallas av industrins behov utav högbäriga tillförselvägar eller därav, att motorfordonstrafiken på vissa sträckor skapar sådan trängsel att framkomligheten för sådan person- och godsbefordran, varav näringslivet är beroende, avsevärt försvåras.



## TREDJE DELEN

# TRANSPORTAPPARATENS UTFORMNING EFTER DE NYA TRAFIKPOLITISKA RIKTLINJERNA

### KAPITEL X

#### Trafikpolitiskt handlingsprogram

Den i närmast föregående del av detta betänkande framförda huvudtanken är att en transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad förutsätter en ordning på transportmarknaden, som låter den samhällsekonomiska kostnaden bestämma trafikuppdelningen såväl mellan de skilda trafikgrenarna som mellan transportmedlen inom varje trafikgren. Det främsta medlet att åvägabringa en sådan ordning har trafikutredningen funnit vara att det i möjligaste mån och sålunda i större utsträckning än hittills etableras en effektiv konkurrens på transportmarknaden, vilket i och för sig innebär att den fortsatta trafikpolitiken bör söka nå det uppsatta målet, icke genom att bibehålla och eventuellt öka måttet av regleringar utan genom att så långt möjligt reducera det hittillsvarande regleringssystemets omfattning.

Trafikutredningen har sökt klarlägga de förutsättningar, som måste föreligga för att ett avskaffande av de gällande regleringarna helt eller delvis skall kunna ske. Den mest väsentliga av dessa förutsättningar har därvid befunnits vara åstadkommandet av lika villkor i konkurrensen. Inför uppgiften att på grundval av effektiv konkurrens på transportmarknaden åvägabringa en samhällsekonomiskt riktig balans mellan de olika trafikgrenarna har nämligen den nuvarande olikheten i konkurrensvillkor mellan järnvägen, å ena, samt landsvägstrafiken och i viss mån även den inrikes luftfarten, å andra sidan, framträtt såsom den på trafikuppdelningen i felaktig riktning verkande faktor som främst bör elimineras. De för detta syftemål ifrågakommande åtgärderna äro enligt likavillkorsprincipen, att de trafikföretag, som av det allmänna ålagts att bedriva viss samhällsnödvändig underskottstrafik, befrias från att själva bära bördan härav men också att de olika trafikgrenarna bringas att själva helt svara för de kostnader de förorsaka det allmänna. Största möjliga likställighet i fråga om de arbetsvillkor i övrigt, under vilka de olika trafikgrenarna bedriva sin verksamhet, måste vidare skapas.

Även om tid för förberedelse lämnas, är emellertid en omställning av hela transportapparaten *på en gång* i enlighet med ovannämnda riktlinjer varken möjlig eller lämplig. Såväl producent- som konsumentensidan på transportmarknaden måste lämnas tid för anpassning till en sig i lugn takt till överensstämmelse med det eftersträfvade slutmålet förändrande trafiksituation, för att icke störningar i närings- och samhällslivet skola uppkomma. Trafikföretagen ha planerat och till större eller mindre del genomfört dispositioner med avseende å sin resursanvändning på grundval av hittillsvarande trafikregleringssystem, och en alltför snabbt skeende ändring härav kan leda till onödiga kapital- och arbetsförluster. Det tar också tid för trafikföretagen att omgestalta sina rörelser såväl service- som kostnads- mässigt efter en ny konkurrens- och efterfrågesituation. Särskilt gäller detta järnvägsdriften. Personal med utbildning för en viss trafikgren, närmast järnvägspersonal som friställes genom driftomläggningar, måste lämnas tid för anpassning till det nya läget, och även uppkommande arbeidskraftsomflyttningar inom övriga ifrågakommande trafikgrenar böra givetvis äga rum så friktionsfritt som möjligt ur bl. a. arbetsmarknadssynpunkt. Även vissa transportkonsumenter kan behöva beredas rådrom att planera sitt transportmedelsval på sikt och anpassa sina investeringar och transportmetoder härefter. Det får slutligen icke bortses från att det med hänsyn till det trafikpolitiska problemets stora omfattning i praktiken endast är möjligt att successivt framlägga detaljförslag för olika ifrågakommande liberaliseringsområden (jfr sid. 19).

Det blir sålunda av flera skäl nödvändigt att genomföra det trafikpolitiska reformarbetet *successivt* och på grundval av en lämpligt utformad tidsplan. En dylik plan måste i sig inrymma hänsynstaganden såväl till angelägenhetsgraden av de olika trafikpolitiska åtgärdernas genomförande och dessas inbördes beroende av varandra som till kravet på en i möjligaste mån friktionsfri omställning av transportapparaten och till de praktiska möjligheterna att utforma ifrågakommande delförslag.

Då nackdelarna av den nuvarande ordningen, sedda från samhällsekonomisk synpunkt, till övervägande del framträda inom järnvägssektorn och där härröra från företagsekonomiskt icke motiverade kostnads- och arbetsvillkor, som innebära en stor ekonomisk belastning, är det för den statliga trafikpolitiken angeläget att i första hand söka åstadkomma större likställighet mellan järnvägen och övriga trafikgrenar genom att såvitt möjligt *i ett sammanhang eliminera de på järnvägssidan föreliggande belastningarna*. Vid jämförelse härmed framstår det allmänna genomförandet av kostnadsansvarighetsprincipen i fråga om övriga trafikgrenar, där bristerna i kostnadsansvarets täckning inom åtskilliga sektorer icke kunna antas i motsvarande grad snedvrída konkurrenssituationen, i stort sett såsom ett senare led i reformarbetet, även om vissa begränsade likställighetsåtgärder äro mer eller mindre omedelbart påkallade.

Vad beträffar nuvarande regleringar på landsvägstrafikens område ingår ett borttagande i möjligaste mån av desamma i de delar, de verka konkurrensbegränsande, i det på de uppdragna trafikpolitiska riktlinjerna grundade reformprogrammet. Redan med hänsyn till regleringssystemets omfattning står det emellertid klart att avvecklingen här måste ske successivt för att icke omställningsstörningar skola uppträda. Vidare är en successiv avveckling önskvärd med hänsyn till det förhållandet, att dessa regleringar i stora stycken förhindrat, att verkningarna av järnvägssidans belastningar blivit än mer vittgående än de för närvarande äro, och att denna effekt kan behöva alltjämt utnyttjas — om ock i förhållandevis snabbt avtagande grad — under den tid, som erfordras för att resultatet av belastningarnas borttagande skall hinna utmognas och ge förbättrad balans i konkurrenssituationen. Slutligen torde det vad fjärtrafiken med lastbil angår vara för likheten i konkurrensvillkor nödvändigt att borttagandet av nuvarande konkurrensbegränsning sker i sin huvudsakliga del först i ett läge, då den inom trafikutredningen pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen slutförts och varit föremål för statsmakternas prövning. *Hävandet av de konkurrensbegränsande regleringarna på landsvägstrafikens område torde sålunda få äga rum etappvis.*

Den takt, i vilken nämnda regleringar kunna elimineras, blir i väsentlig mån beroende av — förutom hänsynen till kravet på en friktionsfri omställning — den omfattning, i vilken landsvägstransportmedlens naturliga verksamhetsområden redan nu kunna på samhällsekonomisk basis mera klart fastställas. I de fall, där så kan ske, torde i och för sig de regleringar, som ur konkurrenssynpunkt begränsa den fria användningen av respektive landsvägstransportmedel, redan nu kunna upphävas, såvida icke därigenom risk uppkommer för samhällsekonomiskt oförmånliga återverkningar på andra områden av transportmarknaden. Det rör sig här främst om liberaliseringsåtgärder i fråga om yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik av lokal karaktär. Ett frigivande av denna trafik erfordrar emellertid också ett slutförande av inom trafikutredningen pågående genomgripande omarbetning av yrkestrafikförordningen, vars konkurrensbegränsande bestämmelser visserligen böra i möjligaste mån borttas men vars ordnings- och trafiksäkerhetsbestämmelser, de sistnämnda särskilt med avseende å förarens arbets- och vilotid, böra i sammanhanget överses i fråga om tillämpningsområdet. Det torde därför även för den lokala trafikens del vara nödvändigt att liberaliseringsproceduren i en första etapp begränsas till en lämpligt avvägd del av denna trafik, vars frigivande syns särskilt angeläget och kan ske utan mera fundamentala ändringar av yrkestrafikförordningen, medan kvarvarande del av lokaltrafiken inbegripes i en andra liberaliseringsetapp, som grundas på den mera genomgripande revisionen av denna förordning och vari även frågan om åtgärder för att såväl inom som utom yrkestrafikförordningens ram säkerställa upprätthållan-

det av samhällsnödvändig underskottstrafik på buss- och drosktrafikens områden finner sin lösning. Trafikutredningen räknar därvid med att genomförandet av denna andra liberaliseringsetapp i varje fall icke skall dra längre ut på tiden än vad hänsynen till en i lugn takt fortgående och sålunda i möjligaste mån friktionsfri omställning av transportapparaten kunna fordra.

På en tredje och sista liberaliseringsetapp skulle därefter falla frågan om fjärrtrafikens ordnande i enlighet med de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna och ett allmänt genomförande av kostnadsansvarighetsprincipens tillämpning inom hela transportapparaten. Bland de förutsättningar, som utöver en reviderad vägtrafikbeskattning böra ligga till grund för det sista steget i transportmarknadens anpassning till ett system med i möjligaste mån effektiv konkurrens, torde till de viktigaste höra, att statens järnvägar kunna utforma och i praktiken genomföra en taxe- och investeringspolitik, som fastställts enbart med hänsyn till företags- och samhällsekonomiska principer, samt att jämväl i övrigt de i begreppet effektiv konkurrens liggande fordringarna på transportapparaten såsom sådan (bl. a. effektiv kontroll av gällande maximilast-, hastighets- och arbetstidsbestämmelser) kunna på ett tillfredsställande sätt uppfyllas.

De här anförda allmänna riktlinjerna för det trafikpolitiska reformarbetets fortgång har trafikutredningen sökt omsätta i nedan angivna handlings- och tidsprogram att tjäna såsom underlag för statsmakternas åtgöranden på det trafikpolitiska området.

### *A. Den första reformetappen*

Till en första etapp har trafikutredningen sammanfört följande trafikpolitiska åtgärder, vilka ansetts omedelbart kunna och böra vidtas.

#### **1. Reformåtgärder på järnvägsområdet**

Trafikutredningen har i kap. IV understrukit vikten av att dagens trafikpolitiska problemställningar upptas till prövning i ett sammanhang. Såsom utredningen å andra sidan också framhållit förutsätter en lösning av det trafikpolitiska problemet i dess helhet att i första hand järnvägens produktions- och konkurrensbetingelser bringas i paritet med övriga trafikgrenars. En allmän reform av vår järnvägspolitik föregriper icke en dylik lösning, utan utgör fastmer en av grundvalarna för en fortsatt samlad bedömning av i övrigt ifrågakommande trafikpolitiska åtgärder.

Trafikutredningen har i kap. XI—XIV genomarbetat och framlagt förslag till åtgärder på järnvägsområdet att omedelbart igångsättas. I vissa avseenden ha dylika åtgärder, bl. a. på grundval av förslag från trafikutredningen, redan vidtagits. De ifrågakommande åtgärderna gå ut på fortsatt nedläggning av vissa trafiksvaga järnvägslinjer, lämnande av erfor-

derligt driftbidrag för upprätthållande av driften på andra sådana linjer, prövning enligt reviderade riktlinjer av breddnings- och nybyggnadsfrågor, fortsatt revidering av taxestystemet samt fortsatt strukturanpassning.

## **2. Utvidgning av rätten till samåkning i privat personbil**

Trafikutredningen har såsom i kap. XV närmare utvecklats funnit det icke vara i dagens läge trafikpolitiskt motiverat att bibehålla nuvarande inskränkningar av möjligheterna till sambruk av privata personbilar för resor till och från arbetsplats. Ändring av yrkestrafikförordningens bestämmelser härvidlag föreslås därför i nämnda kapitel i form av undantag för dylik samåkning.

## **3. Utvidgning av rätten till bedrivande av uthyrningsrörelse**

De konkurrensreglerande bestämmelser i form av behovsprövning enligt yrkestrafikförordningen, som reglera rätten att yrkesmässigt uthyra motorfordon och traktortåg utan att förare ställs till förfogande, synas icke längre behöva bibehållas, och ett borttagande av behovsprövningsföreskriften föreslås därför i kap. XVI.

## **4. Åtgärder för frigivande av viss lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik**

Av inledningsvis i detta kapitel anförda skäl har främst den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken syntts böra göras till föremål för en liberalisering och inom denna trafik i första hand vissa sektorer, i fråga om vilka liberaliseringsbehovet tett sig särskilt angeläget och vilka tillsammans få anses utgöra en med hänsyn till omställningsförhållandena lämpligt avvägd del av reformarbetet. Ifrågavarande sektorer omfatta den kooperativa körningen, de yrkesmässiga skogskörslorna och transportererna av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransporter samt transportererna för vinterväghållning och renhållning. Inom dessa sektorer föreslås behovsprincipen skola slopas eller, i fråga om traktortågstransporter i skogsbruket och snökörslor, helt undantagande från yrkestrafikförordningens bestämmelser skola ske. Denna distinktion med avseende å lättnadens utformning har sin grund i trafikutredningens allmänna uppfattning, att en såväl personell som ekonomisk lämplighetsprövning ävensom föreskrivande av vissa ordnings- och trafiksäkerhetsbestämmelser bör nu som allt framgent ifrågakomma (se sid. 104) när det gäller tillstånd att bedriva yrkesmässig trafik, såvida särskilda omständigheter icke föranleda till annat. I samband med genomförandet av dessa lättnader finner trafikutredningen åtgärder för förbättrad kontroll över efterlevnaden av de för yrkesmässig trafik gällande arbetstids- och trafiksäkerhetsbestämmelserna böra med kraft vidtas. Utredningens närmare överväganden av åtgärderna på här förevarande områden återfinnas i kap. XVII och XVIII. Vissa åtgärder av provi-

sorisk natur avseende statens biltrafiknämnds kompetensområde och sammansättning ha vidare ansetts böra ingå i den första reformetappen, såsom framgår av kap. XIX.

##### 5. Åtgärder med avseende å den yrkesmässiga fjärtrafiken med lastbil

Yrkesmässig fjärtrafik med lastbil bedrivs för närvarande huvudsakligen inom ramen för sådan transportförmedling, varom stadgas i 33 § yrkestrafikförordningen. Jämlikt 4 mom. denna paragraf må tillstånd att bedriva transportförmedling meddelas allenast om rörelsen befinnes behöfelig och i övrigt lämplig samt sökanden skickad att handha densamma. I praxis har vid behovsprövningen — som handhas av biltrafiknämnden — hänsyn i regel tagits till redan befintliga trafikföretag på såväl lastbils- som järnvägstrafikens områden.

Det kan emellertid ifrågasättas i vilken utsträckning vid prövning av tillståndsansökan hänsyn till redan förefintliga transportmöjligheter på järnväg i syfte att åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning behöver tagas. Man torde — bl. a. med hänsyn till den ökade fordonskapacitet som vägplanens successiva genomförande medger — kunna räkna med att yrkesmässig lastbilstrafik på vissa av fjärtrafikens kortare distanser ställer sig samhällsekonomiskt fördelaktigare än anlåtande av järnväg. Det ter sig då icke nödvändigt, att behovsprövningen inom den sektor av fjärtrafiken, där det — sedan i de särskilda fallen beaktats den eventuella förefintligheten av stickspår, som vid järnvägstransport kunna användas av ifrågakommande befraktare — framstår såsom sannolikt att de ifrågasatta transporterna samhällsekonomiskt sett kunna såväl nu som i framtiden ske till lägre kostnad med lastbil än på järnväg, tar hänsyn till föreliggande transportlägenheter på järnväg. Prövningen torde därför i dylika fall kunna inskränkas till transportförmedlingens behöflighet med hänsyn till redan befintliga transportförmedlings- och lastbilsrörelser. Inom här ifrågavarande sektor synes det vidare ur transportservice- och företagsekonomisk synpunkt mindre ändamålsenligt, att — såsom nu i viss mån är fallet — transportförmedling i viss transportrelation tillåtes för godsbefordran i endast den ena riktningen. En — tillsvidare behovsprövad — justering av turlistan, som bygger på transporträtt i båda riktningarna, synes här önskvärd.

Trafikutredningen föreslår sålunda, att prövningen av ansökningar om tillstånd till transportförmedling måtte tillsvidare modifieras på sätt utredningen här angett.

##### 6. Åtgärder för åstadkommande av större likställighet mellan trafikgrenarna med avseende å ansvaret för det allmännas kostnader för trafiken

Inledningsvis i detta kapitel har trafikutredningen framhållit, att det allmänna genomförandet av kostnadsansvarighetsprincipen i stort sett fram-

står såsom ett senare led i reformarbetet. Det torde också vara nödvändigt, att i de fall, där en av likställighetsåtgärder på förevarande område uppkommande ändring i en trafikgrens kostnadsbetingelser förorsakar en mera omfattande trafikstrukturell omläggning, likställighetsprocessen sker successivt, så att erforderlig anpassningstid beredes. Vissa omedelbara likställighetsåtgärder te sig emellertid påkallade dels på den inrikes luftfartens område, dels ock i fråga om den yrkesmässiga traktortågstrafiken.

#### *a) Inrikes luftfart.*

Trafikutredningen har i yttrande den 12 november 1959 till chefen för kommunikationsdepartementet över ett av de svenska ledamöterna i skandinaviska flygtaxekommittén avgivet betänkande rörande det svenska luftfartsverkets ekonomi m. m. anfört bl. a. följande.

Såvitt rör det inrikes trafikväsendet bör i princip varje trafikgren själv fullt ut svara för de kostnader, den förorsakar det allmänna. Den inrikes luftfarten utgör icke något undantag härvidlag. Statsmakternas inställning till storleken av den kostnadstäckningsprocent, som på längre sikt bör gälla för den inrikes luftfarten, har klart definierats genom uttalanden av 1947 och 1959 års riksdagar: full realekonomisk kostnadstäckning bör — i likhet med vad som gäller i fråga om de inrikes landtransportmedlen — vara normen för fastställandet av de avgifter, med vilka den av internationella förhållanden ej bundna luftfarten har att gälda de kostnader den förorsakar statsverket, och ett sådant förhållande bör sålunda eftersträvas, att i vart fall inrikesflyget bär sina egna kostnader.

En viss modifiering av kravet på 100-procentig kostnadstäckning är övergångsvis nödvändig, såsom framhållits i ett av trafikutredningen den 13 mars 1959 till riksdagens statsutskott avgivet yttrande. Att i inrikesflygets uppbyggnadsskede fordra full realekonomisk kostnadstäckning skulle föra för långt och motverka den i och för sig önskvärda uppbyggnaden av ett lönsamt inrikesflyg. Främst gäller detta persontrafiken. Motsvarande skäl för temporära lättnader för godstrafiken med flyg kunna, såsom nedan närmare avhandlas, icke anföras. För budgetåret 1957/58 har i betänkandet kostnadstäckningsprocenten för inrikesflyget beräknats till ca 30. Genom den föreslagna avgiften på persontrafiken skulle för budgetåret 1960/61 en kostnadstäckning av ca 57 procent uppnås. Trafikutredningen anser att denna täckningsprocent utan fara för mera allvarliga uppbyggnadsstörningar i dagens läge torde kunna sättas högre därest jämväl de inom fraktflyget rådande efterfrågeförhållandena utnyttjas för en avgiftsbeläggning av godstrafiken inom inrikesflyget.

Med beaktande av föreliggande nödvändighet till temporära modifikationer av kravet på full kostnadstäckning i inrikesflyget, ger den i betänkandet framlagda undersökningen likväl klart vid handen, att ökade avgifter till täckande av kostnaderna redan nu äro ur trafikpolitisk synpunkt angelägna. Även en väsentligt högre kostnadstäckning torde kunna genomföras utan risk för en snedvridning av uppbyggnadsskedets konkurrensförhållanden. Tilltänkt anskaffning av mera snabbgående flygplan i reguljär inrikestrafik, vilka komma att å Linjeflyg A/B:s linjer reducera flygtiden ned mot hälften av den nuvarande, samt den tilltagande flygbenägenheten såsom sådan torde ge inrikesflyget fortsatta goda utvecklings-

möjligheter även vid ett ur trafikpolitisk synpunkt förbättrat uttagande av kostnadsansvaret.

Såsom ovan antytts gör sig behovet av övergångsvis erforderliga uppbyggnads-lättnader främst gällande i fråga om persontrafiken i inrikes luftfart. Vad gäller godstransporterna per flyg böra dessa i första hand redan nu under alla omständigheter helt bära sina särkostnader. Av den föreliggande utredningen framgår dock icke i vad mån så för närvarande är eller kan förväntas bli fallet. Godstrafiken bör vidare lämna skäligt bidrag till täckning av inrikesflygets gemensamma kostnader. Frågan om den utsträckning, i vilken så bör ske, kan å andra sidan icke avgöras isolerat för luftfartens del. I den mån samhällsekonomiska synpunkter böra beaktas måste hänsyn tagas till hur övriga transportmedel erhålla täckning för de gemensamma kostnaderna. Såvitt landtransportmedlen angår täckes en stor del av deras gemensamma kostnader medelst intäkter utav godstrafiken. Det måste därför anses riktigt att den statliga avgiftsregleringen tillgodoser möjligheterna att utnyttja efterfrågeförhållandena inom godstrafiken med fraktflyg för täckning i högre eller mindre grad av inrikesflygets gemensamma kostnader.

Införandet av särskild avgift på persontrafiken med inrikesflyg bör av angivna skäl enligt trafikutredningens mening kompletteras med en liknande avgift för godsbefordran. Storleken av sistnämnda avgift torde icke böra sättas jämförelsemässigt lägre än persontrafikavgiften. Snarare tala de ovan anförda synpunkterna i och för sig för att en tämligen avsevärd del av inrikesflygets gemensamma kostnader bäres av godstrafiken.

Säkra hållpunkter för en bedömning av det belopp, som en dylik avgift av viss storlek skulle inbringa, saknas. På grundval av verkställda prognoser kan emellertid beräknas, att exempelvis en med persontrafikavgiften viktmsässigt specifikt likvärdig godsavgift för budgetåret 1960/61 skulle totalt inbringa 600 000 å 700 000 kronor. Inrikesflygets totala kostnadstäckning skulle vid en dylik belastning av godstrafiken öka till ca 62 procent.

Sammanfattningsvis torde det enligt trafikutredningens uppfattning vara synnerligen angeläget, att så stor kostnadstäckning, som är trafikpolitiskt möjlig, snarast åstadkommes inom inrikesflyget. Målet bör vara full kostnadstäckning inom en närliggande framtid. I dagens läge tillstyrker trafikutredningen införandet av den föreslagna passageraravgiften samt föreslår samtidigt uttagande av en godsavgift, av sådan storlek, att intäkten därav i förening med passageraravgiften och övriga intäkter ger successivt ökad täckning av statsverkets kostnader för den inrikes luftfarten upp till 100 procent och omedelbart till minst två tredjedelar därav.

I enlighet med sin här redovisade uppfattning anser trafikutredningen att den första reformetappen på det trafikpolitiska området jämväl bör — i den mån så kan ske med hänsyn till skandinaviska överenskommelser på den civila luftfartens område — innefatta åtgärder för att genom en godsavgift eller på annat sätt bereda täckning till ca två tredjedelar av statsverkets kostnader för den inrikes luftfarten.

#### *b) Yrkesmässig traktortågstrafik.*

I kap. XVII påvisar trafikutredningen, att en nödvändig förutsättning för frigivandet av de yrkesmässiga skogskörslorna är att traktortåg, som an-



vändas för dylika körslor, underkastas fordonsbeskattning, till en början av provisorisk karaktär och senare — då den pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen slutförts — av permanent natur. I enlighet härmed framlägger trafikutredningen i kap. XX förslag till provisorisk beskattning av traktorer i yrkesmässig trafik.

### *B. Den andra reformetappen*

I en andra etapp finner trafikutredningen böra sammanföras vissa trafikpolitiska åtgärder, som det i och för sig kunde vara önskvärt att omedelbart genomföra men som av praktiska skäl torde kunna ifrågakomma först på ett senare stadium, då de i den första etappen ingående åtgärderna, i varje fall på landsvägstrafikens område, getts erforderlig verkningstid, så att även i fortsättningen en lugn utveckling i strukturförändrande riktning på transportmarknaden kan tryggas. Vissa av de i den andra etappen ifrågakommande åtgärderna, i varje fall de som ha avseende å säkerställandet av samhällsnödvändig busstrafik, äro dock av sådan natur, att de icke medverka till trafikstrukturella förändringar — de avse ju närmast ett konserverande av viss trafik — och kunna därför ifrågakomma till vidtagande så snart detaljförslag därom föreligga färdigutarbetade.

I huvudsak torde i den andra etappen böra ingå följande reformåtgärder.

#### **1. Åtgärder för frigivande i övrigt av lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik**

Såsom tidigare (se sid. 144) framhållits, erfordrar ett fullständigt frigivande av den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken en genomgripande omarbetning av yrkestrafikförordningen. Frågan om rätten att bedriva dylik trafik blir i stor utsträckning en fråga om de möjligheter, som finnas och kunna skapas för att kontrollera att de erforderliga arbetstids- och trafiksäkerhetsbestämmelserna följas. Mycket talar för att enhetliga dylika bestämmelser böra gälla all yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik. Däremot böra de bestämmelser som ha uteslutande konkurrensbegränsande syfte i princip borttas. Det har emellertid, såsom i kap. VI (sid. 90) och kap. VIII (sid. 104) framhållits, uttryckts tveksamhet, huruvida en på de reella kostnadsförutsättningarna baserad konkurrens mellan ren yrkestransport, å ena, samt blandad egen- och yrkestransport, å andra sidan, kan säkerställas vid ett frigivande av den lokala godstrafiken på landsväg, och detta problem tillhör ett av dem, som före ett frigivande måste klarläggas. Nödvändigheten att genom supplerande regleringsåtgärder åstadkomma en samhällsekonomiskt riktig trafikuppdelning på härvarande område kan icke utan vidare uteslutas (jfr sid. 93). Den allmänna riktlinjen för trafikutredningens arbete är emellertid — vilket ut-

redningen än en gång vill understryka — en så långt möjligt gående liberalisering.

## 2. Åtgärder på busstrafikens område

I skrivelse den 22 februari 1960 till chefen för kommunikationsdepartementet<sup>1</sup> har trafikutredningen framlagt förslag till vissa åtgärder på busstrafikens område i syfte att förbättra de driftekonomiska förhållanden, under vilka denna trafik arbetar, däribland förslag om provisorisk generell fordonsskattelättnad för bussar i linjetrafik på landsbygden. Utredningen är emellertid medveten om att ytterligare åtgärder sannolikt måste vidtas, om samhällsnödvändig linjetrafik med buss skall på ett varaktigt sätt säkerställas. Spörsmålet härom är bl. a. aktuellt vid den pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen men sammanhänger för sin lösning även med den mera genomgripande omarbetningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser i vad avser lokal yrkesmässig trafik. Nödvändigheten av individuella stödåtgärder vid sidan av yrkestrafikförordningen kan ej heller uteslutas. Frågan om busstrafikens definitiva reglering och eventuella stödåtgärder synes därför tillhöra den andra reformetappen.

## 3. Åtgärder på drosktrafikens område

Frågan om säkerställandet av samhällsnödvändig drosktrafik pockar också på snar lösning. Olika utvägar kunna härvid diskuteras, såväl i reglerande som i liberaliserande riktning. I mångt och mycket sammanhänger denna fråga med omarbetningen av yrkestrafikförordningen och bör bl. a. därför infogas i den andra reformetappen.

Vid utarbetandet av förslag till de i denna reformetapp ingående åtgärderna kan icke bortses från frågan om *landsbygdens transportförsörjning* i dess helhet, och spörsmålet om transportverksamhetens samordning för åstadkommande av en tillfredsställande transportförsörjning måste sålunda här beaktas.

### C. Den tredje reformetappen

Sedan de inledningsvis i detta kapitel angivna förutsättningarna för fjärrtrafikens ordnande i enlighet med de av trafikutredningen uppdragna allmänna trafikpolitiska riktlinjerna uppstått, torde farhågor för samhälls-ekonomiskt felaktiga dispositioner icke längre stå hindrande i vägen för en *liberalisering av fjärrtrafiken med lastbil och buss*, som sålunda bör inleda den tredje och sista reformetappen. Vidare böra i denna etapp ingå *fort-*

<sup>1</sup> Se a. a. i not å sid. 116.

*satta åtgärder i strävan att slutligt förverkliga kostnadsansvarighetsprincipen inom samtliga trafikgrenar. Vissa frågor som beröra den inrikes luftfarten kunna också aktualiseras av det nya trafikpolitiska läget. Den slutliga framtida anordningen av driftbidragsgivningen till olika slag av samhällsnödvändig underskottstrafik torde också böra ingå i den tredje reformetappen, i den mån icke då redan vidtagna åtgärder på detta område avsetts vara slutgiltiga. Till sist möjliggör det definitiva fastställandet av de eventuellt varaktigt kvarvarande trafikregleringarna, att omfattningen av den härför erforderliga statliga organisationen kan bestämmas, vilket synes böra föranleda en omprövning av trafikmyndigheternas organisation och arbetsuppgifter.*

Trafikutredningen har slutligen siktat till att samtliga reformetapper böra ha genomförts och att det nya trafiksystemet på landtrafikens område i sina huvuddrag skall ha trätt i full funktion under — såvitt nu kan bedömas — den senare delen av 1960-talet. Under övergångsperioden kan givetvis takten i genomförandet av de olika, i de båda senare reformetapperna ingående åtgärderna, i den mån de få en mera djupgående verkan på trafikstrukturen, komma att influeras av konjunkturutvecklingen.

## KAPITEL XI

### Järnvägarna: Nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer

#### *A. Tidigare förslag och åtgärder avseende järnvägsnedläggning*

Såsom av den tidigare redogörelsen framgår, utgör den statens järnvägar åvilande trafikeringsplikten en företagsekonomisk belastning i så måtto, att den innefattar ett tvång att upprätthålla trafik på järnvägslinjer, där driften icke är affärsmässigt motiverad. Härigenom för statens järnvägar uppkommande underskott på dessa linjer ha tidigare kunnat täckas genom överskotten på det s. k. *affärsbanenätet*, d. v. s. de järnvägslinjer som statens järnvägar finna företagsekonomiskt motiverat att driva. Genom ett intensifierat arbete på att höja järnvägens drifteffektivitet ha statens järnvägar strävat att öka överskotten från affärsbanenätet och minska underskotten på de trafiksvaga linjerna i syfte att åstadkomma en tillfredsställande balans i statens järnvägars ekonomi. Sedan länge har det emellertid stått klart att enbart åtgärder av detta slag icke äro tillfyllest för att med järnvägsnätets nuvarande utsträckning och konfiguration få järnvägsrörelsen att gå ihop, vilket givetvis icke hindrar att det ur alla synpunkter också fortsättningsvis är angeläget att tillgängliga möjligheter till förbättring av drifteffektiviteten genom teknisk och annan rationalisering tillvaratas. En nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer har därför ansetts under alla omständigheter nödvändig.

Redan *järnvägsförstatligandekommissionen* ifrågasatte i sitt år 1936 avgivna betänkande med utredning om förstatligande av enskilda normal-spåriga järnvägar (SJ Publ. 1936:1) nedläggande av trafiken helt eller delvis på vissa bandelar i de fall, då det syntes påtagligt, att trafikledens samhällsekonomiska nytta icke uppvägsde kostnaderna för dess fortsatta drift såsom del av statens järnvägar.

1936 års *järnvägskommitté* förordade i sitt betänkande rörande åtgärder för enhetliggörande av det svenska järnvägsnätet (SOU 1938:28) en sanering av järnvägsväsendet, bl. a. genom nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer. Kommittén anförde härom följande.

Under de senaste årens livliga debatter om trafikproblemen har bland annat framhållits, att en ekonomisk och teknisk sanering av järnvägsväsendet borde ske även genom nedläggande av sådana banor eller bandelar, som efter den moderna landsvägstrafikens tillkomst förlorat sin betydelse, samt genom förändringar av andra trafiksvaga banor till transportvägar som endast trafikerades vid behov.

Även kommittén finner åtgärder i nämnd riktning vara i hög grad påkallade. Har en järnväg eller del av järnväg väsentligen förlorat sin betydelse och dess trafik i huvudsak övergått till andra transportmedel, föreligger ingen anledning att år efter år med större eller mindre förlust för ägarna hålla den i gång. Den bör då antingen helt nedläggas eller också förändras till en järnväg som befarets allenast under de tider av året eller eljest vid de tillfällen, då frakter föreligga som kunna betala sina kostnader och icke lämpligen kunna utföras på annat sätt än medelst järnväg. Att få ett dylikt nedläggande eller en dylik förändring till stånd har emellertid även i de fall anledning därtill klart förelegat hittills visat sig vara av flera skäl mycket svårt. Prestigehänsyn och mindre befogade ortsintressen hava fått göra sig gällande och förhindrat eljest välmotiverade åtgärder. I regel brukar staten få på ett eller annat sätt ekonomiskt träda emellan för järnvägens bevarande. Då fallen uppträtt och behandlats var för sig, hava de tätt sig ekonomiskt relativt betydelselösa för statsverket, men tillsammans torde de, särskilt med tanke på även framtida fall som kunna förväntas uppstå, utgöra en icke oväsentlig ekonomisk belastning.

En sanering av ifrågakvarande slag bör emellertid kunna bli lättare att genomföra, om den sker i samband med ett förstatligande av hela eller större delen av det enskilda järnvägsnätet. Den kommer då att ingå såsom allenast ett led i ett större ordnande av hela järnvägsproblemet. Plan för saneringen, upptagande med hänsyn till omständigheterna nedläggandet av järnväg, järnvägsförändring till trafikspår, avsett att trafikeras endast vid behov, järnvägs omklassificering till sekundärbana, avsedd att trafikeras under enklare former än de som tillämpas vid järnvägar i allmänhet, eller, vilket även kan komma att visa sig aktuellt, smalspårig järnvägs förändring till annan, bredare eller smalare spårvidd, bör uppgöras av järnvägsstyrelsen och genomföras i samband med ett förstatligande.

Förstatligandet av de enskilda järnvägarna medförde emellertid ingen lösning av förevarande problem, och någon plan för järnvägsnedläggningar i enlighet med järnvägskommitténs förslag kom icke till stånd.

1940 års besparingsutrednings järnvägssakkunniga togo på nytt upp spörsmålet om en sanering av järnvägsväsendet och hemställde i mars 1941 hos järnvägsstyrelsen och Svenska järnvägsföreningen om en utredning rörande vilka järnvägslinjer, som borde nedläggas eller nedrustas. I sitt år 1944 avgivna slututlåtande (SOU 1944: 32) förutsatte de sakkunniga, att en på grundval av den begärda utredningen upprättad plan för järnvägsnedläggningar i sinom tid skulle överlämnas till kommunikationsdepartementet.

1943 års järnvägskommitté, som hade att behandla det smalspåriga järnvägsnätets problem, förklarade i sitt betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar, del I (SOU 1945: 7), att spörsmålet om nedläggning av sådana smalspårslinjer, vilkas bibehållande befunnes otillräckligt motiverat, i förekommande fall komme att upptas av kommittén vid behandlingen av envar utav de olika smalspåriga järnvägarna. Allmänt anförde kommittén dock i nämnda betänkande såsom sin uppfattning, att vid nedläggning eller nedrustning av särskilda bandelar och överhuvudtaget vid

genomförande av sådana besparingsåtgärder i järnvägsdriften, som för trafikanterna medförde väsentliga försämringar, de berörda bygdernas intressen borde sättas i främsta rummet samt att järnvägsnedläggning icke borde ske förrän bygden tillförsäkrats fullt tillfredsställande kommunikationsmöjligheter. I sina senare avgivna betänkanden rörande Sveriges smalspåriga järnvägar, del II—IV (SOU 1945: 8, 1948: 9 och 1950: 14) samt i skrivelser den 23 oktober 1944, den 10 december 1945, den 29 mars 1958 och den 14 december 1959 till chefen för kommunikationsdepartementet behandlade kommittén smalspårslinjer om totalt ca 1 150 km och förordade därvid till nedläggning sju bandelar (Sandbäck—Olofström, Torsås—Gullaboby, Spångenäs—Vimmerby, Skara—Dämman, Håkantorps—Tumbleberg, Trollhättan—Nossebro och Bäckefors—Bengtstorsfors), omfattande sammanlagt 146 km. Av dessa bandelar ha sex numera nedlagts. (Endast driften på bandelen Trollhättan—Nossebro upprätthålles alltjämt.)

1944 års trafikutredning framhöll i sitt betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet (SOU 1947: 85) nödvändigheten av att en grundlig omprövning komme till stånd i fråga om hur föreliggande transportuppgifter inom sådana trafiksvaga områden, där ekonomiskt bärande järnvägsdrift ej kunde komma i fråga och där ej av särskilda skäl en förlustbringande järnvägstrafik ansåges böra upprätthållas, lämpligast skulle besörjas med olika transportmedel. Det gällde här framförallt frågan om nedläggning eller nedrustning av sådana svagt trafikerade järnvägslinjer, vilka som följd av de relativt stora bottenkostnaderna för järnvägstrafik och trafikavledningen till landsvägstrafik icke längre kunde täcka sina driftkostnader.

Statens järnvägars överrevisorer ha vid skilda tillfällen förordat vidtagande av åtgärder för att minska den belastning på statens järnvägar, som de trafiksvaga bandelarna utgöra. I sin granskningsberättelse för budgetåret 1951/52 framhöll överrevisorerna bl. a., att ersättande av järnvägsdrift på trafiksvaga bandelar genom överföring av trafikuppgifterna till bussar och lastbilar enligt deras bedömning vore ett i icke fåtaliga fall berättigat medel att få till stånd en mera ändamålsenlig transporthushållning och på samma gång förbättra förhållandet mellan statens järnvägars intäkter och kostnader. I granskningsberättelsen för budgetåret 1957/58 behandlade överrevisorerna ingående frågan om nedläggning av trafiksvaga bandelar och uttalade, att det med hänsyn till statens järnvägars försämrade driftekonomi vore nödvändigt att forcera nedläggningen av sådana trafiksvaga bandelar, som icke behövde behållas av allmänt samhällsleliga skäl.

1953 års riksdag hemställde i enlighet med statsutskottets utlåtande nr 9 — vilket refererats i direktiven för 1953 års trafikutredning (jfr sid. 13) — hos Kungl. Maj:t om upprättande av en konkret plan för det fortsatta arbetet med breddning av smalspåriga järnvägslinjer, vilken i sin tur förut-

satte en definitiv prövning av bl. a. frågan om vilka järnvägslinjer, som av allmänt trafikpolitiska eller transportekonomiska skäl eventuellt borde ersättas med andra kommunikationsmedel.

1948 års järnvägstaxekommitté anförde i sitt betänkande »Statens järnvägars taxor» (SOU 1956: 54) i nedlägningsfrågan, att en rationell lösning av taxespörsmålet syntes kräva att sådana trafiksvaga bandelar, som rimligen kunde nedläggas, också bleve nedlagda samt att här i själva verket torde finnas en av de främsta möjligheterna till rationalisering av statens järnvägars verksamhet.

Vidare anförde 1958 års B-riksdag under åberopande av statsutskottets utlåtande nr B 6 i anledning av propositionen nr 77 till samma års A-riksdag, att riksdagen i likhet med chefen för kommunikationsdepartementet funne rationaliseringsverksamheten inom statens järnvägar, omfattande bl. a. nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, böra bedrivas med kraft. Vidare ansåg riksdagen för sin del, att vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom hittills utgjorde ett led i en av den allmänna utvecklingen framtvingad omdaningsprocess, vars förhindrande eller uppskjutande man icke funne sig beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av.

1958 års besparingsutredning föreslog uti sitt i augusti 1959 framlagda betänkande med förslag till besparingar inom statsverksamheten (SOU 1959: 28), utom annat, vissa åtgärder i syfte att uppnå en snabbare takt i järnvägsnedläggningen.

Slutligen redovisades i statsverkspropositionen år 1960 (bil. 8, sid. 98) ett av 1953 års trafikutredning i samråd med järnvägsstyrelsen upprättat (nedan närmare angivet) preliminärt program för nedlägningsundersökningar, vilket program icke föranledde erinran eller särskilt uttalande från 1960 års riksdags sida.

Under 1950-talets tidigare del nedlades trafiksvaga järnvägslinjer inom den statliga sektorn i endast obetydlig omfattning, i genomsnitt för åren 1950—1956 blott 73 km banlängd per år. Med skrivelse den 25 juni 1956 till underlydande distriktschefer framlade järnvägsstyrelsen, i syfte att skapa förbättrade förutsättningar för effektivt bedrivande av statens järnvägars rationaliseringsarbete på förevarande område, en förteckning över för nedlägningsundersökning ifrågakommande trafiksvaga järnvägslinjer, vilken efter sedermera gjorda tillägg kom att omfatta 47 linjer med en sammanlagd längd av ca 1 930 km. Av dessa linjer ha 22 stycken om tillhoppa 679 km fram till utgången av år 1959 varit föremål för undersökning och nedlägningsframställningar, vilka under samma tid lagts till grund för Kungl. Maj:ts nedlägningsbeslut i fråga om 16 linjer om sammanlagt 515 km samt därigenom lett till nedläggning helt eller delvis av 12 linjer om tillhoppa 377 km före 1959 års utgång.

Med skrivelse den 14 september 1959 till chefen för kommunikationsdepartementet framlade *1953 års trafikutredning*, såsom nyss nämnts, ett i samråd med järnvägsstyrelsen upprättat preliminärt program för nedläggningsundersökningarna, vilka indelades i tre etapper omfattande banlängder om respektive 1 224, 739 och 1 480 km eller tillhopa 3 443 km.

På grundval av de erfarenheter, som vunnits efter igångsättandet av 1956 års nedläggningsundersökning, och för ernående av bättre överensstämmelse med nyssnämnda preliminära program utvidgade *järnvägsstyrelsen* — genom upprättande av en till skrivelse den 28 september 1959 till distriktscheferna fogad ny förteckning över trafiksvaga järnvägslinjer som ifrågakomme för nedläggningsundersökning — sitt undersökningsprogram till att omfatta linjer om sammanlagt ca 3 920 km. Av dessa linjer ha hittills (t. o. m. den 31 januari 1961) 18 stycken om tillhopa 824 km varit föremål för undersökning och nedläggningsframställningar.

Hittills har under åren 1960 och 1961 driften på 13 statens järnvägars linjer med en sammanlagd längd av 501 km helt eller delvis nedlagts.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att frågan om nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer sedan mitten av 1930-talet varit aktuell, även om hittills framlagda utredningar och planer ej förrän på sistone resulterat i mera omfattande nedläggningsåtgärder. I nuvarande utvecklingsskede inom vår transportapparat är det enligt trafikutredningens uppfattning ofrånkomligt att i betydligt större utsträckning än som hittills skett lägga ned trafiksvaga järnvägslinjer. En dylik åtgärd står i samklang med trafikutredningens tidigare uttalade uppfattning (jfr sid. 113), att ett system med effektiv konkurrens mellan transportmedlen fordrar, att trafikeringssplikten avlyftes från statens järnvägar så långt samhällsintressena det medge.

### *B. Järnvägsnedläggningens omfattning ur enbart järnvägsekonomisk synpunkt*

Såsom tidigare (se sid. 112) framhållits skulle statens järnvägar med den innebörd, som trafikutredningen gett åt begreppet effektiv konkurrens, erhålla frihet att bl. a. nedlägga sådana järnvägslinjer, där driften icke är affärsmässigt motiverad. En inom trafikutredningens sekretariat utförd intensivundersökning rörande trafikförhållandena år 1954 inom sydöstra delen av Östergötlands län och norra delen av Kalmar län — en region med en areal och ett invånarantal, som ungefärligen motsvarar ett av våra mindre län, och med ett trafikunderlag, som kan betraktas såsom någorlunda representativt för det för landet genomsnittliga — pekar i den riktningen, att vid en fullt genomförd effektiv konkurrens mellan transportmedlen de smalspåriga järnvägslinjerna inom regionen skulle ur rent järn-



vägsekonisk synpunkt böra helt nedläggas och att även total eller partiell driftnedläggning å de normalspåriga järnvägslinjerna därstädes ur samma synpunkt kunde te sig motiverad. I den mån de preliminära slutsatserna av denna undersökning äro tillämpliga på även andra delar av järnvägsnätet i landet, synas de ge vid handen, att en omfattande järnvägsnedläggning både i nuläget och än mer vid effektiv konkurrens skulle vara motiverad, därest frågan bedömes uteslutande ur järnvägsekoniska synpunkter. (Såsom i det följande utvecklas, måste emellertid också samhällsekoniska, sociala och beredskapsmässiga aspekter anläggas på frågan om järnvägsnedläggningens framtida omfattning.)

För en närmare precisering av den omfattning, i vilken järnvägsnedläggning ur rent järnvägsekoniska synpunkter kan vara berättigad, kan viss ledning erhållas från tidigare företagna järnvägsekoniska utredningar, vilka sammanställts inom Association Internationale du Congrès des Chemins de fer. Dessa ha tytt på att i de fall, då järnvägstrafiken understiger 250 000 trafikenheter per bankm och år, en nedläggning av trafiken skulle vara företagsekoniskt motiverad. Ehuru denna mall — i avsaknad av trafikenhetsredovisning för de separata bandelarna — icke utan vidare kan appliceras på statens järnvägars olika linjer, kan likväl på grundval av en analys av samvariationerna mellan skilda trafikstorheter på olika delar av linjenätet erhållas en någorlunda god uppfattning om vad den angivna gränsdragningen skulle innebära för det svenska järnvägsnätets vidkommande. De järnvägslinjer, där trafikfrekvensen ligger under eller ej alltför mycket över ifrågavarande gräns om 250 000 trafikenheter per bankm och år (250 000 trafikenheter kunna beräknas motsvara 500 000—600 000 bruttotonkm), omfattade år 1951 en sammanlagd trafikerad banlängd av 6 440 km, vilket motsvarade 42,6 procent av statens järnvägars dåvarande linjenät. Trafikarbetet på dessa bandelar uppgick i genomsnitt till 263 000 bruttotonkm per bankm och år och översteg endast i enstaka fall 500 000 bruttotonkm. Det samlade trafikarbetet på bandelarna ifråga utgjorde endast 5,6 procent av statens järnvägars totala trafikprestation (exklusive malmtrafiken på malmbanan) men tog i anspråk uppskattningsvis 20 à 25 procent av de totala driftutgifterna.

Om enligt samma grunder en inventering utföres på basis av senaste tillgängliga (1959 års) prestationsuppgifter, visar det sig, att längden av de trafiksvaga järnvägslinjerna, trots vidtagna nedläggningar samt ombyggnad till normalspår av järnvägslinjen Forshem—Håkantorp, vilken därigenom fått högre trafikintensitet, ökat från 6 440 km år 1951 till 7 050 km år 1959, motsvarande 48 procent av den trafikerade banlängden sistnämnda år. Trafikarbetet på dessa linjer utgjorde år 1959 endast 4,6 procent av statens järnvägars totala trafikprestation (exklusive malmtrafiken på malmbanan) under samma år och uppgick i genomsnitt till 197 000 bruttotonkm per bankm. Av denna trafiksvaga banlängd utgjorde 4 630 km

normalspår (37 procent av normalspårsnätet, 3,5 procent av dess trafik) och 2 420 km smalspår (99 procent av smalspårsnätet, 87 procent av dess trafik).

Det må i detta sammanhang framhållas, att trafikintensitetens nedgång från 263 000 bruttotonkm per bankm år 1951 till 197 000 — på ett utökat antal linjer — år 1959, d. v. s. med icke mindre än 25 procent, icke behöver helt tillskrivas trafikbortfall utan delvis kan förklaras med det alljämt fortgående utbytet av lok- och lokomotordragna tåg mot lättare rälsbussar. Å andra sidan bör uppmärksammas, att trafikintensiteten på statens järnvägars hela linjenät (exklusive malmtrafiken på malmbanan), mätt på enahanda sätt, under angivna tid ökat med 1,2 procent trots övergång till lättare rullande materiel och tågindragningar även på de icke trafiksvaga järnvägslinjerna. Trafikstatistiken utvisar å sin sida en nedgång i exempelvis antalet resor på statens järnvägar med 36 procent från år 1950 till år 1959.

En på 1948 års järnvägstaxekommittés begäran inom järnvägsstyrelsen i augusti 1956 upprättad separatredovisning av det ekonomiska resultatet för vissa trafiksvaga bandelar år 1952 (SOU 1956: 54, sid. 141 ff) upptog bl. a. en förteckning över trafiksvaga järnvägslinjer, vilka praktiskt taget samtliga hade en trafikintensitet understigande 625 000 bruttotonkm per bankm år 1952 och omfattade en sammanlagd banlängd av i runt tal 6 900 km eller ca 46 procent av 1952 års totala banlängd. Justeras denna förteckning till att avse förhållandena vid ingången av budgetåret 1960/61 genom borträkning av sedermera nedlagda eller ombyggda bandelar samt komplettering med ytterligare ett antal bandelar av samma karaktär, skulle den sammanlagda längden av de trafiksvaga järnvägslinjerna enligt densamma utgöra i runt tal 6 300 km, d. v. s. ca 43 procent av 1960 års totala banlängd.

1953 års trafikutredning hade i yttrande över järnvägstaxekommitténs tidigare omnämnda betänkande bl. a. förordat, att separatredovisning av driften på trafiksvaga järnvägslinjer periodvis skulle framläggas av järnvägsstyrelsen. Vidare sade sig trafikutredningen i yttrande över 1958 års besparingsutrednings betänkande finna det önskvärt, att åtgärder för åstadkommande av en dylik redovisning — i den mån så icke redan skett — i överensstämmelse med av 1942 års järnvägskostnadsutredning uppdragna riktlinjer vidtoges i syfte att den skulle inflyta i motiveringen för järnvägsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1961/62. Efter samråd härom med trafikutredningen har styrelsen i skrivelse den 10 september 1960 med petita för nämnda budgetår framlagt resultatet av en dylik redovisning, grundad på 1958 års trafikförhållanden.

Den omständigheten att samtliga i 1952 års handelsredovisning ingående järnvägslinjer, vilka — såsom nämnts — hade en trafikintensitet understigande 625 000 bruttotonkm per bankm och år, visat sig vara underskotts-

linjer, hade gett järnvägsstyrelsen anledning förmoda att även linjer med högre trafikintensitet kunde vara förlustbringande. I den nya separatredovisningen medtogos därför linjer med upp till 800 000 bruttotonkm per bankm och år. Även efter denna ändring i gränsdragningen uppvisa samtliga undersökta linjer underskott.

1958 års bandelsredovisning — ur vilken uteslutits linjer, vilka helt eller partiellt nedlagts före den 1 juli 1960 — omfattar linjer om i runt tal 7 400 km, motsvarande 50 procent av statens järnvägars totala trafikerade banlängd i juli 1960. Av de separatredovisade linjerna hade ca 6 900 km — motsvarande 47 procent av nämnda banlängd — en trafikintensitet år 1958 understigande 625 000 bruttotonkm per bankm och dessa kunna därför anses ungefärligen svara mot den tidigare omnämnda inventeringen på basis av 1952 års bandelsredovisning och 1958 års prestationsuppgifter.

Antas det, att den i begreppet effektiv konkurrens liggande friheten för järnvägarna att nedlägga sådana järnvägslinjer, där driften icke är affärsmässigt motiverad, skulle maximalt utnyttjas, kan detta på grundval av här anförda beräkningar sålunda tänkas innebära, att *inmot 50 procent av vårt järnvägsnät* skulle falla bort. Av här intagen *karta XI: 1* framgår den geografiska belägenheten av de järnvägslinjer, vilka innefattas i nämnda procenttal.

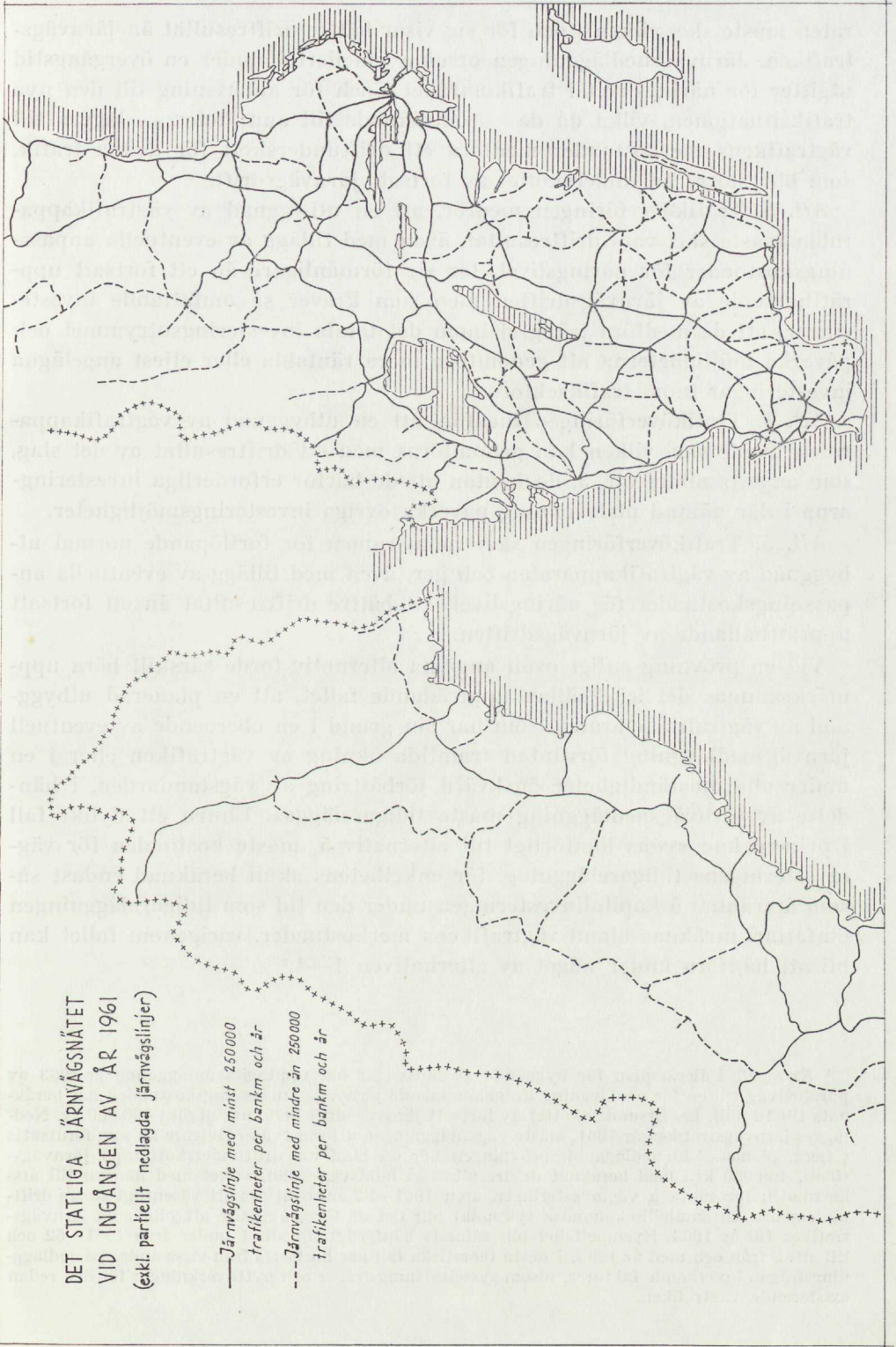
### *C. Samhällsekonomiska och andra faktorer som begränsa järnvägsnedläggningens omfattning*

Rent järnvägsekonomiska synpunkter kunna emellertid icke uteslutande bli utslagsgivande vid fastställandet av den omfattning, i vilken järnvägsnedläggning för framtiden bör ske. Såväl samhällsekonomiska som sociala och beredskapsmässiga aspekter måste anläggas på denna fråga.

Vad beträffar de ekonomiska verkningarna ur samhällets synpunkt av nedläggning i sådan omfattning, som enligt vad ovan sagts skulle kunna te sig företagsekonomiskt motiverad, är — om krav på upprätthållande av i stort sett likartad transportstandard uppställas — för var och en av de olika järnvägslinjerna något av följande alternativ tänkbart.

*Alt. 1.* Överförandet till landsväg av den på järnvägslinjen utförda trafiken medför, att utbyggnad av vägar och utökning av motorfordonsbeståndet måste ske. Kostnaderna för denna utbyggnad (angivna såsom annuitet) uppgå, med eller utan tillägg av ökade löpande driftkostnader för landsvägstrafiken, till ett belopp, som överstiger de av trafiköverföringen uppkommande merintäkterna för denna trafik. Detta underskottsbelopp blir större än underskottet av fortsatt järnvägsdrift, d. v. s. skillnaden mellan merkostnaderna och merintäkterna på landsvägssidan blir större än skillnaden mellan mindrekostnaderna och mindrentäkterna på järnvägssidan.

*Alt. 2.* Trafiköverföringen medför, att en utbyggnad av vägtrafikappa-



DET STATLIGA JÄRNVÄGSNÄTET  
VID INGÅNGEN AV ÅR 1961  
(exkl. partiellt nedlagda järnvägslinjer)

—Järnvägslinje med minst 250 000  
trafikenheter per bankm och år

---Järnvägslinje med mindre än 250 000  
trafikenheter per bankm och år

raten måste ske, vilken i och för sig visar bättre driftresultat än järnvägs-  
trafiken. Järnvägsnedläggningen orsakar emellertid under en övergångstid  
utgifter för näringslivet i trafikområdet i och för anpassning till den nya  
trafiksituationen, vilka då de — omräknade till annuiteter — läggas till  
vägtrafikens merkostnader medföra ett driftunderskott för denna trafik,  
som blir större än underskottet av fortsatt järnvägsdrift.

*Alt. 3.* Trafiköverföringen medför, att en utbyggnad av vägtrafikappa-  
raten måste ske, vars driftresultat, även med tillägg av eventuella anpass-  
ningskostnader för näringslivet, ter sig förmånligare än ett fortsatt upp-  
prätthållande av järnvägsdriften men som kräver så omfattande investe-  
ringar, att de medföra trängsel inom det totala investeringsutrymmet och  
påverka möjligheterna att genomföra mera räntabla eller eljest angelägna  
investeringar inom trafiksektorn.

*Alt. 4.* Trafiköverföringen medför, att en utbyggnad av vägtrafikappa-  
raten måste ske, vilken kan genomföras med ett driftresultat av det slag,  
som angetts under alt. 3, dock utan att de härför erforderliga investering-  
arna i där nämnd utsträckning påverka övriga investeringsmöjligheter.

*Alt. 5.* Trafiköverföringen sker inom ramen för fortlöpande normal ut-  
byggnad av vägtrafikapparaten och ger, även med tillägg av eventuella an-  
passningskostnader för näringslivet, ett bättre driftresultat än ett fortsatt  
upprätthållande av järnvägsdriften.

Vid en prövning enligt ovan angivna alternativ torde särskilt böra upp-  
märksammas det icke sällan uppträdande fallet, att en planerad utbygg-  
nad av vägtrafikapparaten, som har sin grund i en oberoende av eventuell  
järnvägsnedläggning förväntad framtida ökning av vägtrafiken eller i en  
under alla omständigheter önskvärd förbättring av vägstandarden, i hän-  
delse av järnvägsnedläggning måste tidigareläggas. Ehuru ett dylikt fall  
i princip kan synas hänförligt till alternativ 5, måste kostnaden för väg-  
investeringens tidigareläggning, för enkelhetens skull beräknad endast så-  
som årsräntan å kapitalinvesteringen under den tid som tidigareläggningen  
omfattar, inräknas bland vägtrafikens merkostnader, varigenom fallet kan  
bli att hänföra under något av alternativen 1—4.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> *Exempel:* I flerårsplan för byggande av länsvägar har upptagits anläggande år 1963 av  
parallellväg till en för nedläggning ifrågakommande järnväg. Anläggningskostnaden har beräk-  
nats till 10 milj. kr. Årsunderskottet av fortsatt järnvägsdrift beräknas utgöra 400 000 kr. Ned-  
lägges järnvägstrafiken år 1961, måste väganläggningen utföras två år tidigare än som förutsatts  
i flerårsplanen. Vid nedläggningsprövningen bör då jämföras driftunderskottet på järnvägs-  
sidan, 400 000 kr., med beräknat driftresultat på landsvägsidan, vilket med hänsyn till års-  
kostnaden för ränta å väginvesteringen åren 1961—62 antas utvisa ett väsentligt större drift-  
underskott. Ur samhällsekonomisk synpunkt blir det då fördelaktigare att bibehålla järnvägs-  
trafiken till år 1963. Exempelfallet blir sålunda hänförligt till alt. 1 under åren 1961—62 och  
till alt. 5 från och med år 1963. I detta teoretiska fall har bortsetts från vissa andra på nedlägg-  
ningsfrågan inverkan faktorer, såsom sysselsättningsfrågor och nyttöverkningar för den redan  
existerande vägtrafiken.

I nyssnämnda fall uppstår visserligen också en viss mernytta för den redan existerande vägtrafiken genom tidigareläggningen av vägutbyggnaden, men denna mernytta vinnes i regel till priset utav en senareläggning av andra vägprojekt. Härigenom uppkommer även en viss mindrenytta. Rätteligen borde dessa nyttoposter uppföras på nedläggningskalkylens kredit-, respektive debetsida. Svårigheterna att något så när exakt ekonomiskt värdera nyttan, i förening med den omständigheten, att de båda nyttoposterna ofta kunna antas i stort sett ta ut varandra, göra att en kalkylering av nyttan i regel får anses utesluten. I fall, där nedläggningskalkylens saldo är förhållandevis obetydligt men där uppkomsten av en väsentlig mernytta för vägtrafiken är uppenbar, torde dock denna mernytta böra tagas med i bedömningen.

Vid en granskning av de olika alternativen synas för en nedläggningsprovning ur samhällsekonomiska synpunkter följande riktlinjer kunna uppdras.

Ur nämnda synpunkter bör järnvägsnedläggning i det under alternativ 1 angivna fallet icke komma i fråga. I detta fall gäller dock givetvis — med hänsyn till privatbilismens av trafikpolitiken i övrigt ej nämnvärt påverkade expansion liksom med hänsyn därtill, att en fortgående trafikavledning från järnväg till bil trots brister i vägsystemet äger rum — att situationen inom ett antal år kan ändras och att bedömningen därför icke bör inskränkas till att avse viss tidpunkt utan bör omfatta en följd av år, exempelvis en femårsperiod framåt i tiden.

Ej heller torde i de under alternativen 2 och 3 angivna fallen järnvägsnedläggning kunna ifrågakomma, förrän de ekonomiska förutsättningarna så förändrats, att fallen bli att hänföra under alternativen 4 eller 5.

I fall, som under alternativen 4 och 5 sägs, synes nedläggning kunna omedelbart ske. För eventuella anpassningsåtgärder för näringslivet vid övergången till den nya trafiksituationen bör dock givetvis skälig tid beredas.

I det här förda resonemanget har utgångspunkten varit total nedläggning av järnvägsdriften. Nedläggning kan emellertid också ske partiellt. Sålunda kan ifrågakomma att nedlägga t. ex. enbart persontrafiken, enbart godstrafiken eller all trafik utom vagnslastgodstrafiken. I nedläggningsfall, där så kan anses motiverat, synas verkningarna av varje sådant nedläggningsalternativ böra prövas ur de ovan angivna synpunkterna.

Kalkylatoriskt sett möta svårigheter att tillämpa de här angivna, på samhällsekonomiska synpunkter baserade nedläggningsnormerna. Utan risk för felaktigheter av väsentlig betydelse för nedläggningsfrågornas bedömande torde emellertid vissa förenklingar i kalkylationsmetoden kunna vidtas.

Med hänsyn till att mindreintäkterna på järnvägssidan och merintäkterna på landsvägssidan kunna förmodas i allmänhet vara av samma storleksordning, torde sålunda såsom ett första led i kalkylen driftresultat-

jämförelsen i de olika fallen såsom regel kunna inskränkas till en jämförelse mellan järnvägssidans mindrekostnader och landsvägssidans merkostnader.

Vidare kunna i vissa av de fall, där trafikintensiteten på den till nedläggning ifrågakommande järnvägslinjen uppgår till minst 500 000 bruttotonkm per bankm och år och där trafikprestationen till övervägande del omfattar godstrafik, anpassningskostnader till följd av nedläggningen uppkomma för de industrier, vilka baserat sina transporter på järnvägslinjen. Såsom exempel härpå må nämnas kostnader föranledda av omändring utav ett industriområdes järnvägsterminalanläggningar till bilterminalanläggningar och omlokalisering av produktionsenheter inom ett industriområde på grund av ändrade intertransportförhållanden. Vid lägre trafikintensiteter eller övervägande persontrafik torde däremot dylika kostnader i mindre utsträckning eller — vid nedläggning av enbart persontrafik — ej alls vara att räkna med. Vid beaktande härav kan det med hänsyn till svårigheterna att uppskatta anpassningskostnaderna för näringslivet till följd av järnvägsnedläggningen i stället te sig såsom enklare och dock tillräckligt utslagsgivande att i fall, där godstrafiken på järnvägen ej är särskilt intensiv, icke anse hinder för övergång till landsvägstrafik möta ur samhällsekonomisk synpunkt, då de anpassningskostnader, som med hänsyn till kända omständigheter (förefintligheten av stickspår, lastningsanordningar vid järnvägsspår etc.) likväl kunna antas uppkomma för näringslivet och som mer eller mindre torde avspeglas i föreliggande uppgifter om godstrafikvolymens storlek, gott och väl få anses uppvägda av den genom järnvägsnedläggningen uppkommande förbättringen i trafikens driftresultat (mindrekostnader minus merkostnader).

Av det anförda torde framgå att en nedläggning av samtliga trafiksvaga järnvägslinjer visserligen kan vara ekonomiskt motiverad, om nedläggningsspörsmålet bedömes isolerat, med hänsyn tagen endast till statens järnvägars affärsintresse, 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 begränsa nedläggningens omfattning. Vad angår kravet på transportstandard ha trafikutredningens allmänna synpunkter därpå närmare utvecklats i kap. V. Med på nedläggningsomfattningen begränsande effekt torde nämnda krav främst göra sig gällande i de trakter av landet, där de klimatiska förhållandena vintertid (besvärande snöförhållanden och stark kyla) försvåra anordnandet av en tillfredsställande ersättningstrafik för personbefordran på landsväg.

#### D. Frågan om upprättande av en plan för järnvägsnedläggning

I vissa av de inledningsvis i detta kapitel refererade utredningarna ha förslag framlagts om upprättande av en plan för järnvägsnedläggning, dock utan att i detalj angetts de data, en dylik plan ansetts böra innehålla.

I motioner (I: B 107 och II: B 146) till 1958 års B-riksdag uttrycktes förhållningar för att beslut om nedläggning av järnvägslinjer skulle komma att grundas enbart på de regionala järnvägsmyndigheternas lokalt begränsade synpunkter och för att därigenom icke alla samhällsekonomiska konsekvenser av ett nedläggande skulle komma att kartläggas och beaktas. Under uttalande att varje bandel måste betraktas såsom ett led i det hela funno motionärerna det motiverat, att en generalplan upprättades för den framtida järnvägsdriften, grundad på en — lämpligen åt 1953 års trafikutredning anförtrodd — översyn rörande järnvägarnas framtida roll för olika bygder ur närings- och befolkningspolitiska synpunkter, och att ingen järnvägsnedläggning borde ske, förrän resultatet av denna prövning förelåge.

Beträffande frågan om upprättande av en på lång sikt upplagd plan med angivande av de järnvägslinjer, som med hänsyn tagen till samtliga på nedläggningsfrågans bedömning inverkan omständigheter böra vid olika tidpunkter läggas ned, måste först framhållas, att en dylik långtidsplan skulle kunna komma att såväl släpa efter som föregripa den faktiska utvecklingen på trafikens område. I överensstämmelse med de allmänna riktlinjer, som trafikutredningen i kap. V (sid. 80 f) med avseende å trafikinskränkningar angett böra vara vägledande för trafikpolitiken, bör icke en järnvägslinje, som med nuvarande trafikprognoser kan beräknas efter viss tid bli kraftigt förlustbringande, i förväg läggas ned. Först när trafiken faktiskt sökt sig bort från en järnvägslinje, blir nedläggning aktuell. Å andra sidan bör en eftersläpning i nedläggningarna undvikas i fråga om de linjer, där trafiköverflyttningen redan är ett faktum, bortsett från att övergångsvis skälig anpassningstid bör beredas för kvarvarande järnvägs- trafikanter och för etablerande av för ersättningstrafiken erforderliga vägförbättringar och trafikantordningar.

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 en generalplan. Då en dylik plan, såsom i de ovannämnda motionerna också uttalats, torde böra upprättas med utgångspunkt bl. a. från »samhällsekonomiska 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 följderna om först en generalplan skulle upprättas, skulle vidare 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 med bestämdhet mot upprättandet av en generalplan, angivande de järnvägslinjer, som skola för framtiden bibehållas, och de som skola vid viss tidpunkt nedläggas, och trafikutredningen har ej heller sett såsom sin uppgift att upprätta en dylik plan. Denna trafikutredningens uppfattning om det mycket begränsade värdet av en generalplan har också delats av 1958 års B-riksdag (jfr statsutskottets utlåtande 1958: B 6, sid. 18).

En plan för nedläggningsarbetets bedrivande är emellertid nödvändig. Denna bör ta formen av en utav järnvägsstyrelsen upprättad förteckning över trafiksvaga järnvägslinjer, uppdelade *dels* på sådana linjer, beträffande vilka det står klart att de av samhällsliga skäl måste bibehållas tills vidare eller på längre sikt, t. ex. inlandsbanan, (*linjegrupp A*), *dels* på sådana linjer, beträffande vilka frågan om eventuell nedläggning snarast möjligt bör utredas och prövas, (*linjegrupp B*) — en prövning som kan resultera antingen i linjens bibehållande eller ock i total eller partiell driftnedläggning. I fråga om samtliga förtecknade linjer bör resultatförbättringen för statens järnvägar av en total driftnedläggning — i överensstämmelse med vad som skett i järnvägsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1961/62 — beräknas, för att storleken av den företagsekonomiska belastning, som linjernas bibehållande utgör för statens järnvägar, skall kunna fastställas. Bedömningen av vilka linjer, som skola ingå i linjegrupp B, d. v. s. de till nedläggningsprövning snarast ifrågakommande linjerna, torde kunna grundas på relativt summariska karakteristika. Insamlandet och bearbetandet av det rikhaltiga och slutliga bedömningsmaterialet för linje i denna grupp bör däremot icke ske på förteckningsstadiet utan upp-

skjutas till den successivt företagna undersökningen av de olika förtecknade linjerna. Önskvärt är att dessa undersökningar ske områdesvis i alla fall, där detta icke klart framstår såsom ändamålslost. Efterhand som nedläggningsundersökningarna slutföras, böra de av järnvägsstyrelsen överlämnas till Kungl. Maj:t för prövning av nedläggningsfrågan. Likaledes torde resultatet av den lönsamhetskalkyl, som verkställtts såväl i fråga om de tillsvidare icke nedläggningsbara järnvägslinjerna, d. v. s. linjer tillhörande linjegrupp A, som i fråga om ännu icke nedläggningsprövade linjer tillhörande linjegrupp B, böra med motivering för förslag om linjernas hänförande till respektive grupper årligen anmälas i järnvägsstyrelsens anslagsäskanden till Kungl. Maj:t, därvid en vart tredje år förnyad bandelsredovisning torde böra läggas till grund för beräkningarna. Skulle nedläggningsprövning resultera i att till linjegrupp B hänförd linje förklaras skola tillsvidare bibehållas, bör linjen i avbidan på framtida omprövning överföras till linjegrupp A.

#### *E. Nedläggningsundersökningarnas framtida fortgång*

Ett på de ovan angivna normerna uppbyggt järnvägsnedläggningsprogram blir med nödvändighet av mindre omfattning än det vid effektiv konkurrens ur järnvägsekonomisk synpunkt inom 50-procentsramen maximalt ifrågakommande. Trafikutredningen har i syfte att komma fram till ett realistiskt tidsprogram för nedläggningsundersökningarna (och i samband därmed jämväl ifrågakommande breddningsundersökningar, jfr kap. XII) från och med år 1958 fortlöpande samrått med järnvägsstyrelsen och därvid tagit del av det från tid till annan aktuella läget och planerna i fråga om dessa undersökningars bedrivande. På grundval härav och med ledning bl. a. av järnvägsstyrelsens tidigare omnämnda skrivelser den 25 juni 1956 och den 28 september 1959 till underlydande distriktschefer med direktiv för undersökning om nedläggning av trafiksvaga bandelar under de närmaste åren har vid samrådet förtecknats de järnvägslinjer inom linjegrupp B, som antingen kunde förmodas i första hand falla under de tidigare angivna alternativen 4 och 5 och därmed efter nedläggningsundersökning vara mer eller mindre omedelbart nedläggningsbara eller ock, utan att klart framstå såsom tillhörande denna kategori, borde i samband med planerad breddningsundersökning jämväl nedläggningsundersökas, *undersöknings-etapp I*. Efter reduktion med hänsyn till numera verkställda nedläggningar uppgår de i undersökningsetapp I ingående linjernas sammanlagda längd till 1 088 km, motsvarande ca 8 procent av 1960 års linjelängd eller en sjättedel av de trafiksvaga linjerna. Det på dessa linjer ombesörjda transportarbetet utgjorde år 1959 allenast 0,5 procent av det totala (exkl. malmtrafiken på malmbanan), och om hänsyn toges till att ifrågakommande nedläggning i viss utsträckning torde bli partiell samt att i några fall ned-

läggningsalternativet kan komma att visa sig ej böra ifrågakomma, är det uppenbart, att den trafik som beröres av på anført sätt begränsade nedläggningsåtgärder är relativt sett försvinnande ringa. De här åsyftade järnvägslinjerna framgå av följande förteckning.

Tablå XI: 2. Trafiksvaga järnvägslinjer tillhörande linjegrupp B, undersökningsetapp I

Järnvägslinje	Banlängd, km		Trafikintensitet år 1959, tusental bruttotonkm per bankm <sup>1</sup>
	smalspår	normalspår	
1. Skillingsfors—Beted <sup>2</sup> . . . . .		18,9	15
2. Harmånger—Bergsjö <sup>3</sup> . . . . .	19,5		45
3. Mariestad—Moholm <sup>3</sup> . . . . .	17,7		54
4. Karlskrona—Torsås—Bergkvara . . . . .	54,0		61
5. Sälen—Särna <sup>2</sup> . . . . .		66,2	66
6. Böda—Ottenby <sup>2</sup> . . . . .	150,8		66
7. Trollhättan—Nossebro . . . . .	32,7		70
8. Hjo—Stenstorp <sup>2</sup> . . . . .	38,8		78
9. Sävsjö—Målilla <sup>2</sup> . . . . .	80,6		90
10. Sandbäckshult—Mönsterås <sup>3</sup> . . . . .	11,5		107
11. Höganäs—Mölle . . . . .		10,3	120
12. Örebro—Hjortkvarn . . . . .	50,5		(120)
13. Orrskog—Söderfors <sup>2</sup> . . . . .		9,2	122
14. Klippan—Eslöv <sup>2</sup> . . . . .		40,3	131
15. Stenstorp—Axvall <sup>2</sup> . . . . .	20,6		(148)
16. Skövde—Skara—Lidköping <sup>3</sup> . . . . .	50,7		(148)
17. Kalmar—Torsås . . . . .	40,3		159
18. Långebro—Eslöv <sup>2</sup> . . . . .		65,9	160
19. Hestra—Reftele <sup>3</sup> . . . . .		34,6	166
20. Norrköping—Valdemarsvik . . . . .	54,9		206
21. Kalmar—Berga . . . . .	76,5		296
22. Ängelsberg—Kärrgruvan . . . . .		17,9	333
23. Bjärka-Säby—Hultsfred . . . . .		102,3	(343)
24. Stålboga—Skebokvarn . . . . .		23,4	378
Samtliga	699,1	389,0	151

<sup>1</sup> Inom ( ) angiven uppgift avser en större bandelsenhet, i vilken den namngivna linjen ingår.

<sup>2</sup> Nedläggning beslutad men ännu ej verkställd.

<sup>3</sup> Framställning om tillstånd till nedläggning är föremål för Kungl. Maj:ts prövning.

Enligt den för år 1958 upprättade bandelsredovisningen, omräknad till 1961 års lönenivå och i övrigt 1960 års kostnads- och intäktsförhållanden, kunna intäkterna, efter korrektion med hänsyn till matarfunktionen, på samtliga dessa linjer om 1 088 km beräknas ha utgjort 16,4 milj. kr., medan de till dessa linjer hänförliga särkostnaderna<sup>1</sup> uppgingo till 34,0 milj. kr. och sålunda för driften medförde ett särkostnadsunderskott av 17,6 milj. kr. Läggas här till på linjerna enligt järnvägsstyrelsens beräkning belöpande andel — 12,6 milj. kr. — i statsbaneföretagets samkostnader<sup>1</sup>, uppkommer ett totalunderskott av 30,2 milj. kr.

<sup>1</sup> Med särkostnader förstås här kostnader för de produktionsmedel, som uteslutande användas för driften av en viss bandel, medan såsom samkostnader betecknas övriga kostnader, d. v. s. sådana som äro gemensamma för hela järnvägsnätet eller vissa grupper av bandelar.

Trafikutredningen är av den uppfattningen, att den numera inledda forceringen av nedläggningsundersökningarna bör fortsättas, och bl. a. på grundval av tidigare omnämnt samråd mellan trafikutredningen och järnvägsstyrelsen ha också inom styrelsen åtgärder vidtagits i syfte att frågan om nedläggning av ifrågakommande, utav undersökningsetapp I omfattade järnvägslinjer efter nedläggningsundersökning skall underställas Kungl. Maj:ts prövning före utgången av budgetåret 1960/61.

Även andra linjer, delvis med högre trafikintensitet än de här under undersökningsetapp I uppräknade, kunna vara att hänföra till alternativen 4 och 5. På grundval av material, inhämtat från järnvägsstyrelsen, har över härvidlag ifrågakommande linjer jämte vissa linjer, som i samband med breddningsundersökning jämväl böra nedläggningsundersökas, vid förenämnda samråd upprättats följande förteckning, *undersökningsetapp II*.

Sammanlagda längden av dessa linjer utgör 969 km, motsvarande ca 7 procent av 1960 års linjelängd eller omkring en sjundedel av de trafik-

Tablå XI: 3. Trafiksvaga järnvägslinjer tillhörande linjegrupp B, undersökningsetapp II

Järnvägslinje	Banlängd, km		Trafikintensitet år 1959, tusental bruttotonkm per bankm <sup>1</sup>
	smalspår	normalspår	
1. Älvsered—Axelfors <sup>2</sup> . . . . .	29,7		25
2. Axelfors—Hillared <sup>2</sup> . . . . .		24,0	78
3. Uddevalla—Bäckefors . . . . .	60,3		82
4. Klockrike—Borensberg . . . . .	7,6		88
5. Brittorp—Oskarshamn . . . . .	121,8		89
6. Hageström—Sala . . . . .		99,6	100
7. Bredåkra—Växjö och Norraryd— Kvarnamåla <sup>3</sup> . . . . .	107,0		121
8. Fornåsa—Motala . . . . .	14,6		130
9. Hjortkvarn—Finspång . . . . .	37,5		(137)
10. Uppsala—Enköping . . . . .		44,3	149
11. Ringstorp—Linköping . . . . .	20,7		162
12. Åmål—Svanskog . . . . .		24,8	166
13. Linköping—Fågelsta—Vadstena .	49,0		170
14. Kimstad—Norsholm—Åtvida- berg . . . . .	45,1		222
15. Sölvesborg—Älmhult <sup>4</sup> . . . . .		71,8	335
16. Uppsala Ö—Rimbo . . . . .	59,4		346
17. Sunne—Torsby . . . . .		41,4	(352)
18. Kristianstad—Åhus . . . . .		17,2	355
19. Södervärn—Falsterbo . . . . .		32,6	356
20. Kimstad—Norrköping Ö . . . . .	18,3		(444)
21. Ramnäs—Kolbäck . . . . .		26,8	454
22. Umeå—Holmsund . . . . .		15,8	(718)
Samtliga	571,0	398,3	192

<sup>1</sup> Inom ( ) angiven uppgift avser en större bandelsenhet, i vilken den namngivna linjen ingår.

<sup>2</sup> Nedläggning beslutad men ännu ej verkställd.

<sup>3</sup> Alternativt Vislanda—Norraryd och Bredåkra—Kvarnamåla.

<sup>4</sup> Alternativt Kristianstad—Älmhult och/eller Hästveda—Karpalund.

svaga linjerna. Transportarbetet år 1959 på linjerna utgjorde 0,6 procent av det totala (exkl. malmtrafiken på malmbanan). Enligt 1958 års bandelsredovisning, omräknad på förut angivet sätt, kunna intäkterna på linjerna, efter korrektion med hänsyn till matarfunktionen, beräknas ha utgjort 15,6 milj. kr., medan de till dessa linjer hänförliga särkostnaderna uppgingo till 32,6 milj. kr. och sålunda för driften medförde ett särkostnadsunderskott av 17,0 milj. kr. Efter inräknande av andel — 13,4 milj. kr. — i samkostnaderna uppkommer ett totalunderskott av 30,4 milj. kr.

Trafikutredningen vill efter samråd med järnvägsstyrelsen förorda, att enahanda åtgärder, som förutsatts beträffande undersökningsetapp I, vidtas med avseende å de av undersökningsetapp II omfattade järnvägslinjerna, beträffande vilka i ifrågakommande fall nedläggningsfrågan synes böra underställas Kungl. Maj:t före utgången av budgetåret 1961/62.

Under *undersökningsetapp III* falla övriga härefter för nedläggningsundersökning och i vissa fall för breddningsundersökning ifrågakommande järnvägslinjer i linjegrupp B, bland vilka ingå samtliga under undersökningsetapperna I och II icke redovisade trafiksvaga smalspårslinjer, med undantag dock för sådana smalspårslinjer där breddning till normalspår redan igångsatts (Åtvidaberg—Västervik och Gårdsjö—Forshem). Ifrågasvarande linjer framgå av följande förteckning.

Tablå XI: 4. Trafiksvaga järnvägslinjer tillhörande linjegrupp B, undersökningsetapp III

Järnvägslinje	Banlängd, km		Trafikintensitet år 1959, tusental bruttotonkm per bankm <sup>1</sup>
	smalspår	normalspår	
1. Halmstad—Vislanda . . . . .	115,2		72
2. Köping—Riddarhyttan . . . . .	45,7		101
3. Ulricehamn—Gånghester <sup>2</sup> . . . . .		37,6	(115)
4. Bengtsfors Ö—Arvika . . . . .		119,5	125
5. Köpingsbro—Gärnsås . . . . .		27,9	(161)
6. Långebro—Gärnsås . . . . .		65,8	186
7. Växjö—Hultsfred . . . . .	116,1		203
8. Torup—Hyltebruk . . . . .		11,8	204
9. Forshem—Skara—Vara—Göteborg . . . . .	159,4		219
10. Värnamo—Kärreberga . . . . .		147,5	222
11. Rimbo—Hallstavik . . . . .	41,8		331
12. Eslöv—Ystad . . . . .		75,8	332
13. Ludvika—Björbo <sup>3</sup> . . . . .		47,7	(357)
14. Jenny—Hultsfred . . . . .	66,2		400
15. Finspång—Kimstad . . . . .	22,9		(444)
16. Rimbo—Norrtälje . . . . .	21,8		(527)
17. Falun—Rättvik . . . . .		50,1	(975)
18. Torved—Gullspång . . . . .	20,1		..
Samtliga	609,2	583,7	248

<sup>1</sup> Inom ( ) angiven uppgift avser en större bandelsenhet, i vilken den namngivna linjen ingår.

<sup>2</sup> Alternativt Ulricehamn—Limmared eller Falköping—Ulricehamn.

<sup>3</sup> Alternativt Reppbäcken—Björbo.

Tablå XI: 5. Trafiksvaga järnvägslinjer tillhörande linjegrupp A

Järnvägslinje	Banlängd, km		Trafikintensitet år 1959, tusental bruttotonkm per bankm <sup>1</sup>
	smalspår	normalspår	
1. Inlandsbanan med sidolinjer . . . . .		2 023,6	209
Huvudlinjen . . . . .		1 273,6	187
Gällivare—Jokkmokk . . . . .		100,2	108
Jokkmokk—Arvidsjaur . . . . .		173,4	40
Arvidsjaur—Sorsele . . . . .		88,5	130
Sorsele—Storuman . . . . .		72,0	82
Storuman—Hoting . . . . .		145,5	160
Hoting—Östersund C . . . . .		166,9	239
Brunflo—Sveg . . . . .		169,7	178
Sveg—Mora . . . . .		136,7	256
Mora—Vansbro . . . . .		70,7	111
Vansbro—Persberg . . . . .		92,1	296
Persberg—Kristinehamn . . . . .		57,9	(689)
Sidolinjer . . . . .		750,0	246
Arvidsjaur—Jörn . . . . .		75,6	313
Storuman—Hällnäs . . . . .		167,2	296
Hoting—Forsmo . . . . .		121,0	270
Ulriksfors—Strömsund . . . . .		4,3	177
Sveg—Hede . . . . .		72,2	96
Orsa—Bollnäs . . . . .		118,5	244
Mora—Älvdalen . . . . .		40,7	127
Vansbro—Sälen . . . . .		105,9	175
Vansbro—Björbo . . . . .		37,5	(357)
Nyhyttan—Finnshyttan . . . . .		7,1	(689)
2. Haparanda—Boden . . . . .		169,9	515
3. Karungi—Övertorneå . . . . .		46,6	151
4. Älvsbyn—Piteå . . . . .		52,5	331
5. Ljusdal—Hudiksvall . . . . .		61,3	336
6. Repbäcken—Björbo <sup>2</sup> . . . . .		41,0	202
7. Läggesta—Mariefred . . . . .		3,2	514
8. Filipstad—Daglösen . . . . .		8,4	418
9. Kil—Sunne . . . . .		40,9	(352)
10. Mellerud—Bengtfors Ö . . . . .		43,8	533
11. Gårdsjö—Forshem . . . . .	63,9		209
12. Vartofta—Tidaholm . . . . .		23,9	247
13. Ulricehamn—Limmared <sup>3</sup> . . . . .		30,3	(215)
14. Limmared—Landeryd . . . . .		54,2	(215)
15. Jönköping—Vaggeryd . . . . .		34,9	446
16. Åstorp—Höganäs . . . . .		26,9	530
17. Landskrona—Kävlinge . . . . .		20,4	381
18. Malmö—Simrishamn . . . . .		94,0	541
19. Hästveda—Karpalund <sup>4</sup> . . . . .		36,9	180
20. Älmhult—Kristianstad <sup>5</sup> . . . . .		69,5	127
21. Karlshamn—Vislanda <sup>6</sup> . . . . .	77,8		174
22. Nässjö—Nybro . . . . .		137,6	364
23. Hultsfred—Oskarshamn . . . . .		65,1	564
24. Linköping—Bjärka-Säby . . . . .		20,3	(343)
25. Bjärka-Säby—Åtvidaberg . . . . .		18,6	163
26. Åtvidaberg—Västervik . . . . .	77,3		240
Samtliga	219,0	3 123,8	263

<sup>1</sup> Inom ( ) angiven uppgift avser en större bandelsenhet, i vilken den namngivna linjen ingår.<sup>2</sup> Alternativt Ludvika—Björbo.<sup>3</sup> Alternativt Ulricehamn—Gånghester eller Falköping—Ulricehamn.<sup>4</sup> Alternativt Älmhult—Sölvesborg och/eller Hästveda—Karpalund.<sup>5</sup> Alternativt Älmhult—Sölvesborg och/eller Älmhult—Kristianstad.<sup>6</sup> Alternativt Karlshamn—Norraryd jämte Norraryd—Kvarnamåla—Växjö.

Längden av de i undersökningsetapp III ingående linjerna utgör 1 193 km, motsvarande ca 8 procent av 1960 års linjelängd och en sjättedel av de trafiksvaga linjerna. Transportarbetet år 1959 på dessa linjer utgjorde 0,9 procent av det totala (exkl. malmtrafiken på malmbanan). En analogt med undersökningsetapperna I och II utförd kalkyl ger till resultat på dessa linjer fallande intäkter om 19,6 milj. kr., särkostnader 41,2 milj. kr. och ett särkostnadsunderskott av 21,6 milj. kr. Med tillägg av andel — 15,3 milj. kr. — i samkostnaderna erhålles ett totalunderskott av 36,9 milj. kr.

Trafikutredningen finner det angeläget, att de av undersökningsetapp III omfattade undersökningarna slutföras före utgången av år 1963.

Vid den här angivna omfattningen av linjegrupp B (undersökningsetapperna I—III) skulle *linjegrupp A* enligt trafikutredningens uppfattning komma att i huvudsak bestå av i *tablå XI: 5* uppräknade linjer.

De i linjegrupp A ingående linjerna ha en sammanlagd längd av 3 343 km, motsvarande 23 procent av 1960 års linjelängd. Transportarbetet på dessa linjer uppgick år 1959 till 2,9 procent av det totala (exkl. malmtrafiken på malmbanan). De på linjerna belöpande intäkterna och särkostnaderna enligt 1958 års bandelsredovisning kunna beräknas till 57, respektive 112 milj. kr. och särkostnadsunderskottet följaktligen till 55 milj. kr. Efter inräknande av samkostnadsandel, 42 milj. kr., uppkommer ett totalunderskott av 97 milj. kr.

Trafikutredningen har, såsom nämnts, under sitt utredningsarbete förutsett, att resultatet av lönsamhetskalkylen beträffande de till linjegrupp A hörande järnvägslinjerna, d. v. s. de tillsvidare icke nedläggningsbara trafiksvaga linjerna, första gången skulle anmälas i järnvägsstyrelsens anslagsäskanden för budgetåret 1961/62. Efter samråd härom med järnvägsstyrelsen har, såsom ovan antytts, så också skett.

Förskjutningar av gränsen mellan linjegrupperna A och B kunna givetvis äga rum i riktning mot en utökning av linjegrupp B. Försvagningar av trafikintensiteten på tidigare trafikstarka linjer kunna vidare medföra ett tillskott av trafiksvaga linjer. Sålunda omfattar, såsom förut nämnts, 1958 års bandelsredovisning trafiksvaga linjer med en trafikintensitet upp till 800 000 bruttotonkm per bankm och år.

Trafikutredningen förutsätter att de eventuella förskjutningar, som kunna komma att äga rum mellan linjegrupperna A och B, tillsvidare beaktas på det sättet, att vissa bandelar av de till linjegrupp A nu hänförliga linjerna — i samband med senare omprövning av vilka linjer som böra kvarstå i linjegrupp A — sammanföras under en *undersökningsetapp IV* i och för nedläggningsundersökning. De linjer, som närmast här synas kunna komma i fråga att ingå i denna undersökningsetapp, ha angetts i nedanstående förteckning, ordnade efter trafikintensitet (angående banlängd och trafikintensitet, se *tablå XI: 5*).

Tablå XI: 6. Trafiksvaga järnvägslinjer tillhörande linjegrupp A, undersökningsetapp IV

1. Sveg—Hede (under A 1)
2. Mora—Älvdalen (under A 1)
3. Limmared—Landeryd (A 14)
4. Vartofta—Tidaholm (A 12)
5. Kil—Sunne (A 9)
6. Nässjö—Nybro (A 22)
7. Landskrona—Kävlinge<sup>1</sup> (A 17)
8. Jönköping—Vaggeryd (A 15)
9. Läggesta—Mariefred<sup>1</sup> (A 7)
10. Åstorp—Höganäs<sup>1</sup> (A 16)
11. Mellerud—Bengtstors Ö (A 10)
12. Malmö—Simrishamn (A 18)

<sup>1</sup> Elektrifierad linje.

Längden av de här till undersökningsetapp IV hänfödda linjerna uppgår till 592,7 km, motsvarande ca 4 procent av 1960 års totala banlängd och en elftedel av de trafiksvaga linjerna. Transportarbetet år 1958 på de ifrågasvarande linjerna utgjorde 0,7 procent av det totala (exkl. malmtrafiken på malmbanan). En analogt med övriga undersökningsetapper utförd kalkyl ger till resultat på dessa linjer fallande intäkter om 15,7 milj. kr., särkostnader om 25,3 milj. kr. och ett särkostnadsunderskott om 9,6 milj. kr. Med tillägg av andel — 9,4 milj. kr. — i samkostnaderna blir totalunderskottet 19,0 milj. kr.

Tablå XI: 7. Sammanställning av trafikutredningens tidsprogram för bandelsundersökningarnas fortlöpp

Linjegrupp och etapp	Banlängd		Transportarbete år 1959 i % av det totala	Driftunderskott vid ingången av budgetåret 1961/62, milj. kr.	Tidpunkt för bandelsundersökningarnas slutförande
	km	% av 1960 års banlängd			
<i>Linjegrupp A</i>	3 340	23	2,9	97	
Första lönsamhetskalkylen . . . .					1 september 1960
Andra lönsamhetskalkylen . . . .					1 september 1963
Undersökningsetapp IV . . . . .	(593)	(4)	(0,7)	(19)	1 januari 1965
<i>Linjegrupp B</i>					
Undersökningsetapp I . . . . .	1 090	8	0,5	30	1 juli 1961
Undersökningsetapp II . . . . .	970	7	0,6	30	1 juli 1962
Undersökningsetapp III . . . . .	1 190	8	0,9	37	1 januari 1964
Hela kalkyl- och undersökningsprogrammet . . . . .	6 590	46	5,0	194	1 januari 1965



Nedläggningsundersökningarna i fråga om de under undersökningsetapp IV fallande linjerna förutsättas slutförda före utgången av år 1964.

Det här redovisade programmet är att anse såsom ett rent tidsprogram för undersökningarna. Såsom tidigare (sid. 166) angetts synes förslag till de trafiksvaga järnvägslinjernas fördelning på linjegrupperna A och B främst böra ankomma på järnvägsstyrelsen att upprätta. Omprövningen av ställningstagandet i fråga om de till linjegrupp A hänfödda järnvägslinjerna — och därmed det definitiva fastställandet av omfattningen utav undersökningsetapp IV — bör äga rum sedan huvuddelen av de i undersökningsetapperna I—IV ingående undersökningarna utförts.

En översikt över det här föreslagna undersökningsprogrammet framgår av *tablå XI: 7*.

#### *F. Ekonomisk belastning till följd av kvarvarande trafikeringssplikt och frågan om kompensation härför*

Intilldess de i föregående avsnitt angivna lönsamhets- och nedläggningskalkylerna för dels de tillsvidare icke nedläggningsbara trafiksvaga järnvägslinjerna (linjegrupp A), dels de för nedläggningsundersökning i första hand ifrågakommande linjerna (linjegrupp B) verkställtts av järnvägsstyrelsen och godkänts av Kungl. Maj:t samt nedläggningsprövning i samtliga förekommande fall ägt rum, saknas en mera säker kännedom om storleken av den ekonomiska belastning, som löpande åvilar statens järnvägar till följd av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikering. En övergångstid innan trafikeringssplikten, så långt samhällsintressena medge, kan borttas, uppstår sålunda av praktiska skäl. I realiteten är denna övergångstid redan inne, i det att nedläggningsarbetet pågår sedan flera år tillbaka och på sistone intensifierats samt provisoriska åtgärder vidtagits för att kompensera statens järnvägar för trafikeringssplikten med avseende å det trafiksvaga järnvägsnätet, såväl den mer permanenta (på längre sikt kvarvarande) delen därav som den del, vilken genom nedläggningarna successivt minskar. Bakgrunden till dessa åtgärder har varit följande.

1948 års järnvägstaxekommitté framhöll i sitt betänkande, att den omständigheten, att på statens järnvägar under årens lopp lagts en alltmer omfattande skyldighet att trafikera bandelar, som icke hade en ekonomiskt bärkraftig trafik, medförde långtgående konsekvenser av ekonomisk och taxepolitisk natur. De förluster, som denna trafik åsamkade statens järnvägar, hade måst täckas av inkomsterna från trafikstarkare bandelar.

För att erhålla en uppfattning om storleksordningen av denna företags-ekonomiska belastning för statens järnvägar hade på taxekommitténs begäran, såsom tidigare nämnts (se sid. 159), inom järnvägsstyrelsen upprättats en resultatredovisning för trafiksvaga bandelar, avseende förhållandena år 1952. Totalt för de undersökta bandelarna erhöles intäkter

om 93 milj. kr. under det att kostnaderna uppgingo till 266 milj. kr. Underskottet uppgick sålunda till 173 milj. kr. Omräknat till 1955 års kostnads- och taxenivå beräknades det kalkylerade sammanlagda underskottet till närmare 200 milj. kr.

Förlusterna på de trafiksvaga bandelarna voro därmed av sådan storleksordning, att de enligt taxekommitténs uppfattning allvarligt påverkade hela taxepolitiken. Sedan stora delar av det statliga järnvägsnätet måste betraktas såsom underskottsbanor, vore det icke längre möjligt att föra den dittillsvarande politiken, att ifrågavarande förluster skulle belasta statens järnvägar, d. v. s. ytterst trafiken på affärsbanenätet. Först om statens järnvägar erhöle en skäligt avvägd ersättning för ifrågavarande förluster ansåg kommittén, att företaget såsom sådant och särskilt dess taxepolitik skulle kunna skötas på ett rationellt sätt. Liksom andra liknande ersättningar syntes ersättningen för trafiken på de trafiksvaga bandelarna i alla hänseenden böra betraktas såsom en statens järnvägars trafikinkomst. En dylik ersättning skulle underlätta statens järnvägars allmänna taxepolitik och/eller möjliggöra en mera aktiv nedsättningspolitik.

Med hänsyn till vanskligheten i kostnads- och intäktsberäkningarna och för att ersättningen till statens järnvägar icke skulle betraktas såsom en slutgiltig lösning av problemkomplexet fann taxekommittén skäl tala för att ersättningsbeloppet bestämdes till ungefär hälften av den enligt bandelsredovisningen erhållna ekonomiska belastningen om 200 milj. kr. Kommittén föreslog därför, att statens järnvägar skulle erhålla en partiell ersättning från statsverket för förlusterna på de trafiksvaga bandelarna med 100 milj. kr. per år.

Någon årlig redovisning eller beräkning av kostnaderna syntes taxekommittén icke vara nödvändig, men en omräkning borde lämpligen ske, då det kunde antas vara påkallat av inträffade förändringar på kostnads- sidan, vare sig förändringen vore av kostnadsökande eller kostnadsmins- kande natur.

I sitt över järnvägstaxekommitténs förslag avgivna remissutlåtande lämnade *järnvägsstyrelsen* kompletterande uppgifter rörande den tidigare verkställda, i betänkandet ingående separatredovisningen av underskotten på de trafiksvaga bandelarna. Kompletteringen omfattade en på samma siffermaterial baserad beräkning av bandelarnas särkostnadsunderskott, d. v. s. de för varje bandel beräknade underskotten bortsett från del i gemensamma kostnader. Styrelsen fann vid den sålunda företagna beräkningen särkostnadsunderskottet vid 1957 års kostnads- och taxenivå uppgå till 121 milj. kr. Härtill komme samkostnader till ett belopp, vars storlek be- tingades av omfattningen av en i kalkylen tänkt bandelsnedläggning, och som maximalt beräknades till 78,5 milj. kr. Totalunderskottet beräknades sålunda uppgå till 199,5 milj. kr.

Mot bakgrunden härav ansåg järnvägsstyrelsen den av taxekommittén

föreslagna ersättningen välmotiverad och nödvändig för att åstadkomma en ur både företagsekonomisk och samhällsekonomisk synpunkt mera rationell utformning av järnvägstaxorna än som vore fallet. Järnvägsstyrelsen framhöll därvid, att enligt den till 1957 års kostnads- och taxenivå reviderade separatredovisningen för de trafiksvaga bandelarna, i vilken dock icke inginge underskotten på Roslagsbanan och vissa andra underskottsbanor, uppginge såväl särkostnads- som totalunderskotten till ett väsentligt större belopp än det av taxekommittén föreslagna ersättningsbeloppet om 100 milj. kr. Bestämmande för taxekommitténs förslag om ersättningsbeloppets storlek syntes närmast ha varit, att det föreslagna ersättningsbeloppet vore tillräckligt för att i dåvarande läge möjliggöra av taxekommittén åsyftad rationellare taxeutformning vid statens järnvägar.

I utlåtande den 17 augusti 1957 över järnvägstaxekommitténs betänkande framhöll *1953 års trafikutredning* att ett maximalt utnyttjande av friheten att nedlägga företagsekonomiskt icke lönsamma järnvägslinjer kunde tänkas innebära att ca 40 procent av vårt järnvägsnät skulle falla bort. Underskottet på de järnvägslinjer om 5 831 km, vilka enligt en av trafikutredningen gjord beräkning år 1957 innefattades i nämnda procenttal, uppgick, enligt den på basis av 1952 års siffror upprättade separatredovisningen för ifrågakommande linjer, till ca 142 milj. kr. (kostnader 214,4 milj. kr. — intäkter 72,1 milj. kr.). För att den reella belastningen av järnvägsdriftens totala upprätthållande å dessa linjer skulle framgå, måste emellertid värdet av linjernas matarfunktion i det övriga järnvägsnätet beräknas och såsom ytterligare mindrentäkt gottskrivas intäktsposten i driftredovisningen. Statistiskt material för en sådan värdering förelåg icke i bearbetat skick. Viss ledning för frågans bedömande kunde emellertid hämtas ur den ovan (sid. 157) omnämnda intensivundersökningen. Matarfunktionen hade där beräknats utgöra för normalspårslinjerna i området 23 procent, för smalspårslinjerna i området 17 procent och för samtliga linjer i området 19 procent, allt av mindrentäkterna å respektive linjer. Med utgångspunkt härifrån och med hänsyn tagen till att de ovan angivna intäkterna, 72,1 milj. kr., även innefattade terminalintäkter, vilka vid en järnvägslinjes nedläggning bortfalla endast försåvitt ifrågakommande transportuppdrag helt gå förlorade, skulle matarfunktionen hos de trafiksvaga linjerna ha ett värde av omkring 13 milj. kr. Det reella underskottet å dessa linjer skulle för sådant fall utgöra ca 130 milj. kr. vid 1952 års pris- och taxenivå, motsvarande ca 150 milj. kr. vid 1955 års nivå.

Trafikutredningen och taxekommittén hade sålunda till följd av olikheter i omfattningen av det undersökta linjenätet och vid beräkningen av matarfunktionens värde kommit till skilda resultat. Trafikutredningen fann emellertid i sitt utlåtande, att om hänsyn toges till den från år 1952 till år 1957 minskade trafikintensiteten på ifrågakommande linjer och till att därvid relationen mellan intäkter och kostnader förskjutits i för statens

järnvägar ogynnsam riktning samt till den penningvärdesförändring, som ägt rum under åren 1955—57, det av taxekommittén beräknade underskottsbeloppet om 200 milj. kr. för det dåvarande icke kunde anses för högt. Det finnes i själva verket goda belägg för antagande, att den totala belastningen på statens järnvägar till följd av trafikeringssplikten vore än större, då företaget även på den del av nätet, som kunde betraktas såsom bärande, måste ombesörja viss trafik, som icke täckte sina särkostnader. Detta torde exempelvis gälla en avsevärd del av den persontrafik, som på de härkraftiga linjerna tillgodosåge lokala trafikbehov.

Den i föregående avsnitt framlagda beräkningen av de trafiksvaga bandelarnas underskott grundar sig på den år 1960 av järnvägsstyrelsen framlagda separatredovisningen. För linjegrupperna A och B har därvid beräknats ett totalunderskott av 194 milj. kr. vid 1958 års trafikomfattning och -struktur samt 1960—1961 års kostnads- och intäktsförhållanden.

Vid järnvägsstyrelsens underskottsredovisning har emellertid, såsom nämnts, undersökningsramen vidgats till att — utöver linjegrupperna A och B — omfatta jämnväl linjer med en trafikintensitet mellan 625 000 och 800 000 bruttotonkm per bankm och år, vilka med hänsyn till att de samtliga utvisat underskott ansetts av styrelsen böra inräknas i linjegrupp A. De linjer det här gäller framgå av följande förteckning.

Tablå XI: 8. Av järnvägsstyrelsen redovisade järnvägslinjer med en trafikintensitet år 1958 av 625 000—800 000 bruttotonkm per bankm

Järnvägslinje	Banlängd, km normalspår		Trafikintensitet år 1959, tusental bruttotonkm per bankm
	elektrifierad linje	annan linje	
1. Malmö—Ystad . . . . .		61,0	626
2. Kilafors—Söderhamn . . . . .	31,5		648
3. Karlshamn—Gullberna . . . . .		63,4	658
4. Örebro—Svartå . . . . .	49,1		677
5. Forshem—Håkantorp . . . . .		57,3	683
6. Åkers styckebruk—Strängnäs . . . . .	14,9		716
7. Vännäs—Holmsund <sup>1</sup> . . . . .		46,7	718
8. Värnamo—Halmstad . . . . .		115,0	785
9. Långele—Härnösand . . . . .	115,8		795
10. Smedberg—Lysekil . . . . .	34,8		801
Samtliga	246,1	343,4	723

<sup>1</sup> Bandelen Umeå—Holmsund ingår i den tidigare (jfr sid. 169) redovisade linjegrupp B, undersökningsetapp II.

Den sammanlagda längden av de här förtecknade linjerna, ca 590 km, motsvarar 4 procent av 1960 års linjelängd. Transportarbetet på desamma uppgick år 1959 till 1,4 procent av det totala (exkl. malmtrafiken på malm-banan). Underskottet av linjernas drift har av järnvägsstyrelsen, efter gottskrivande av matarvärdet, beräknats till 27 milj. kr. Läggas detta till de be-

räknade underskotten, 194 milj. kr., på linjegrupperna A och B, skulle det totala underskottet stiga till 221 milj. kr.

De här ifrågavarande järnvägslinjerna äro enligt trafikutredningens uppfattning icke av den karaktär som i allmänhet förknippas med begreppet trafiksvag linje. De äro i och för sig förhållandevis trafikstarka men likväl under nuvarande driftförhållanden olönsamma. Den omständigheten, att vissa av dessa linjer nyligen elektrifierats eller ombyggts till normalspår, talar för att de efterhand kunna komma att uppvisa bättre ekonomiskt resultat. Linjerna torde mer eller mindre vara nödvändiga för en rationell drift av affärsbanenätet, och deras relativt höga trafikintensitet ger vid handen, att möjligheterna till kostnadssänkande driftrationalisering här böra vara större än i fråga om de klart trafiksvaga bandelarna. Trafikutredningen anser därför, att dessa linjer tillsvidare *icke* böra inräknas i linjegrupp A.

Det torde sålunda i dagens läge vara realistiskt att räkna med att *belastningen på statens järnvägar till följd av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikering uppgår till omkring 200 milj. kr.*

Under 1950-talet ha — inom ramen för den för statens järnvägar uppställda ekonomiska målsättningen (jfr sid. 229 f) — de på de trafiksvaga järnvägslinjerna uppkommande förlusterna i allt mindre utsträckning kunnat täckas genom driftöverskott på affärsbanenätet. Intill budgetåret 1958/59 har, det oaktat, kravet på full kostnadstäckning inom statsbaneföretaget i princip upprätthållits. Ett krav på affärsbanenätet att lämna ett bidrag till den andra delen av nätet på omkring 200 milj. kr. betyder i dagens läge i själva verket, att den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätets del höjes avsevärt. I stället för ett förräntningskrav på  $4\frac{3}{4}$  procent (jfr 1960 års statsverksproposition, bil. 19 och kungörelsen den 30 juni 1960, nr 397) skulle då krävas en förräntning med minst 15 procent. Såsom i kap. XIV närmare utvecklas, kan en dylik anordning av samhälls-ekonomiska skäl icke godtas; taxesättningen på affärsbanenätet måste av nämnda skäl anpassas till de trafikekonomiska förhållandena på det samma. Efter en sådan anpassning kan full täckning för underskottet på det trafiksvaga järnvägsnätet ej erhållas genom taxeintäkter, och underskottet måste därför täckas i annan ordning. Av detta och andra skäl, som anges i kap. XIV, fann trafikutredningen i sitt ovannämnda utlåtande den 17 augusti 1957 det nödvändigt, att frågan om en kompensation för statens järnvägars merkostnader för upprätthållandet av viss allmännyttig men olönsam trafik erhöles en i varje fall provisorisk lösning.

Taxekommitténs taxeförslag innebar, att det ekonomiska utfallet av taxesättningen skulle komma att bli ca 100 milj. kr. större än vid en taxa, som anpassats uteslutande till affärsbanenätets trafikekonomiska förhållanden, samt att de härigenom icke täckta kostnaderna, ävenledes beräknade till ca 100 milj. kr., skulle bestridas genom ett anslag på riksstaten. Detta anslag avsåges utgå årligen med fixerat belopp, medan övrig kostnadstäck-

ning förutsattes skola ske genom en härtill anpassad taxesättning. Det framlagda förslaget avsågs av taxekommittén dock icke utgöra en slutgiltig lösning. Kommittén syntes med sitt förslag vilja binda samhället endast för principen och icke för beloppets storlek.

Utän att ta ställning till frågan om det sätt, på vilket den angivna statsutgiften skulle täckas — i vilket hänseende kunde diskuteras *antingen* att statsbidraget baserades på en kostnadsutjämning inom den samlade transportapparaten och bestredes med från denna inflytande statsinkomster *eller ock* att statsbidraget utginge av allmänna skattemedel — tillstyrkte trafikutredningen såsom ett provisorium, att ett årligt statsbidrag tillsvide lämnades statens järnvägar med 100 milj. kr.

Trafikutredningens förordande av ett dylikt statsbidrag byggde på vissa bestämda förutsättningar. Ett ofrånkomligt villkor för statsbidrag borde vara att ett ur samhälleliga synpunkter motiverat nedläggningsprogram för den tid, som omfattades av provisoriet, fastställdes och med kraft fullföljdes. För att icke statsbidraget skulle motverka och fördröja nedläggningen, borde det tillsvide endast utgå såsom bidrag till täckande av underskott å trafiksvaga järnvägslinjer, vilka icke inginge i nedläggningsprogrammet, och ej få överstiga det sammanlagda beloppet av dylika underskott.<sup>1</sup> Slutligen förutsatte utredningen, att effektiv kontroll vunnnes över att statsbidraget icke utginge med högre belopp än som med hänsyn till landets transportförsörjning vore oundgängligen nödvändigt. Separatredovisning av driften å trafiksvaga järnvägslinjer borde periodvis framläggas av järnvägsstyrelsen, så att öppen insyn kunde erhållas över användningen av statsbidraget och i frågan om den utsträckning, i vilken detta fortsättningsvis kunde anses försvarligt ur samhällets synpunkt. Provisoriet borde ej ges längre giltighet än tre år. Skulle under denna tid anledningarna till utgivande av statsbidrag försvinna eller kraftigt reduceras borde givetvis en omprövning av bidragsbeloppens storlek ske. En förbättring av statens järnvägars ekonomiska resultat, som ej hade sin grund i förändringar på de trafiksvaga bandelarna, utan vore att hänföra i huvudsak till affärsbanenätet, borde dock ej föranleda en omprövning av statsbidragsbeloppets storlek under treårsperioden. En sådan förbättring borde snarare leda till en taxereduktion.

I *statsverkspropositionen B 1958* (bil. 8) upptogs under hänvisning till proposition nr 77 till 1958 års B-riksdag frågan om driftbidrag till statens järnvägar. Härvid framhöll departementschefen bl. a., att det syntes motiverat, att statens järnvägar erhöles viss kompensation för sådana icke företagsekonomiskt motiverade prestationer, som statsbaneföretaget hade att utföra. Enligt departementschefens mening borde kompensationen lämp-

<sup>1</sup> Ledamoten av trafikutredningen herr Kollberg anförde på denna punkt reservation i särskilt yttrande.

ligen knyts till de av taxekommittén redovisade förlusterna till följd av upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer. Genom den avsedda kompensationen skulle statens järnvägar samtidigt beredas möjlighet att på ett riktigare sätt anpassa taxorna till kostnads- och konkurrensförhållandena på det trafikstarka järnvägsnätet. Härigenom kunde också förutsättningar skapas för en friare konkurrens mellan de olika transportmedlen, varigenom så goda och billiga kommunikationer som möjligt skulle kunna tillhandahållas allmänheten. Även om en högre kompensation än det föreslagna beloppet om 100 milj. kr. i och för sig kunde synas befogad, tillstyrkte departementschefen ett statsbidrag med detta belopp för budgetåret 1958/59. I propositionen förutsattes att bidragsfrågan skulle omprövas av statsmakterna i samband med att ställning komme att tagas till trafikutredningens kommande förslag. Bidragsgivningen borde sålunda betraktas såsom ett utpräglat provisorium och icke såsom en definitiv lösning.

I sitt utlåtande i anledning av propositionen anslöt sig *statsutskottet* (SU 1958: B 6, p. 3) till departementschefens uppfattning och tillstyrkte följaktligen beviljandet av det föreslagna driftbidraget om 100 milj. kr. Utskottet underströk därvid kraftigt departementschefens uttalande, att bidraget borde betraktas såsom ett utpräglat provisorium och icke såsom en definitiv lösning samt att frågan borde omprövas av statsmakterna i samband med att ställning komme att tagas till trafikutredningens kommande förslag. Riksdagen biföll propositionen (Rskr. 1958: B 74).

Jämväl för budgetåret 1959/60 beslöto statsmakterna (statsverkspropositionen 1959, bil. 8, p. 8, SU 1959: 120 och Rskr. 1959: 288), att driftbidrag skulle utgå till statens järnvägar, likaledes med 100 milj. kr.

1958 års besparingsutredning framhöll i sitt år 1959 framlagda betänkande, att det i det rådande statsfinansiella läget vore nödvändigt, att de från statens järnvägars trafiksvaga bandelar härrörande förlusterna, vilka motiverat de lämnade driftbidragen, snarast nedbringades. Det förefölle enligt besparingsutredningen klart, att beträffande en betydande del av det trafiksvaga järnvägsnätet en fortsatt förlustbringande drift icke tedde sig försvarlig utan snarast måste avvecklas. Det främsta medlet för att uppnå en snabbare takt i järnvägsnedläggningen men också en konsekvens av densamma fortskridande vore, att driftbidraget från och med budgetåret 1960/61 minskade med en femtedel eller 20 milj. kr. årligen. Bidraget skulle i enlighet härmed utgå sista gången budgetåret 1963/64 och då med 20 milj. kr.

I *statsverkspropositionen 1960* (bil. 8, p. 61) behandlades frågan om driftbidrag till statens järnvägar för budgetåret 1960/61. Föredragande departementschefen framhöll härutinnan, att ur trafikpolitiska synpunkter starka skäl föreläge för att driftbidragets belopp sattes till 100 milj. kr. jämväl för nämnda budgetår. Med hänsyn till angelägenheten att begränsa

statsutgifterna fann departementschefen sig dock ej kunna förorda högre driftbidrag än med 80 milj. kr., ehuru utrymmet för taxepolitiska åtgärder därigenom komme att begränsas.

*Statsutskottet* fann sig i utlåtande över propositionen (SU 1960: 6, p. 50) kunna godta ett till angivna belopp begränsat driftbidrag men underströk bl. a. i likhet med departementschefen att reduktionen av bidragsbeloppet komme att minska utrymmet för taxepolitiska åtgärder. Utskottet erinrade vidare om att bidraget i sin dåvarande form icke enbart eller främst knutits till driften av de trafiksvaga bandelar, som betraktades såsom nedläggningsbara. Riksdagen biföll på utskottets tillstyrkan propositionen (Rskr. 1960: 6).

Även med den i propositionen nr 77 till 1958 års A-riksdag (se sid. 179 f) förordade bidragsgivningen till statens järnvägar kunde enligt departementschefens däri uttalade uppfattning någon betryggande marginal mellan intäkter och kostnader icke förväntas uppkomma. Mycket små variationer i intäkt- och kostnadsnivån kunde medföra risk för underskott i statens järnvägars rörelse. Skulle sålunda för något år dylikt underskott uppkomma, finge särskilt anslag för täckning härav anvisas på driftbudgeten. I enlighet härmed föreslogs i *propositionen nr 156 till 1960 års riksdag*, att det nettounderskott, som vid medgivet driftbidrag om 80 milj. kr. likväl uppkomme till följd av för järnvägsdriften i dess helhet inträdda kostnadsökningar — vilka i sin tur minskade möjligheterna att med överskott från affärsbanenätet täcka underskottet på de trafiksvaga järnvägslinjerna — och som för budgetåret 1960/61 beräknades till 70 milj. kr., skulle täckas genom särskilt anslag. Riksdagen biföll propositionen (SU 1960: 139; Rskr. 1960: 320). I detta sammanhang vill trafikutredningen parentetiskt framhålla, att för framtiden kostnadsökningar på affärsbanenätet icke böra täckas genom statligt bidrag (jfr vidare ang. den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet kap. XIV) men att riksdagens beslut likväl står i samklang med utredningens allmänna trafikpolitiska uppfattning, eftersom utredningen anser att statens järnvägar böra få full täckning för underskottet på de trafiksvaga järnvägslinjerna, vilket redan före ifrågavarande budgetår uppgick till avsevärt mer än 150 milj. kr.

I sina anslagsäskanden för budgetåret 1961/62 hemställde *järnvägsstyrelsen* under hänvisning till resultatet av den samtidigt framlagda, i det föregående (se sid. 159) omnämnda bandelsredovisningen, om ett driftbidrag med 225 milj. kr., motsvarande det framräknade underskottet för det trafiksvaga järnvägsnätet.

I *statsverkspropositionen 1961* (bil. 8, p. 61) anförde föredragande departementschefen, att i avbidan på 1953 års trafikutrednings förslag i fråga om bl. a. driftbidrag till statens järnvägar ett oförändrat anslag om 80 milj. kr. borde upptas för budgetåret 1961/62, samt sade sig i det följande ämna



återkomma till frågan om täckning av underskott i övrigt å statens järnvägars rörelse för nämnda budgetår.

*Statsutskottet*, som vid sin behandling av propositionen jämväl haft att ta ställning till motionsvis framställda yrkanden om nedsättning av driftbidraget till 50 milj. kr., tillstyrkte i sitt utlåtande (SU 1961: 6, p. 61) under hänvisning till de uttalanden som utskottet tidigare gjort om anslaget syfte ett driftbidrag till statens järnvägar av i propositionen angiven storlek, 80 milj. kr. Riksdagen biföll propositionen (Rskr. 1961: 6).

I *statsverkspropositionen 1961* (bil. 17) behandlades vidare frågan om upptagande å riksstaten för budgetåret 1961/62 av underskott å statens järnvägars fond, och föredragande departementschefen anförde därvid, under förmälan bl. a. att underskottet för budgetåret 1960/61 syntes komma att begränsas till 50 milj. kr. i stället för beräknade 70 milj. kr., att enligt järnvägsstyrelsens beräkning underskottet för budgetåret 1961/62 kunde uppskattas till ca 150 milj. kr., om hänsyn icke toges till det driftbidrag, som eventuellt kunde komma att ställas till styrelsens förfogande. Med hänsyn till det förordade driftbidraget om 80 milj. kr. samt till vissa företagsekonomiskt betingade taxehöjningar, som för budgetåret 1961/62 beräknats kunna ge en merinkomst av ca 20 milj. kr. och som av departementschefen förutsatts komma att genomföras, beräknades i statsverkspropositionen underskottet i statens järnvägars rörelse till i runt tal 50 milj. kr. för nämnda budgetår. För täckning av detta underskott föreslogs ett belopp om 50 milj. kr. anvisat å driftbudgeten för budgetåret 1961/62. Riksdagen biföll propositionen (SU 1961: 45, Rskr. 1961: 140).

På grundval av det tidsprogram för nedläggningsarbetets framtida fortgång, som trafikutredningen i det föregående utstakat, kan den övergångstid, under vilken trafikeringsplikten omfattning så långt tillsviare är möjligt nedbringas, beräknas räcka i varje fall intill utgången av budgetåret 1964/65. Ett förbättrat underlag för beräkningen av statens järnvägars driftbidragsbehov föreligger emellertid numera, sedan resultatet av 1958 års bandelsredovisning framlagts. En omprövning av kompensationsbeloppets storlek torde därför med ledning härav samt av det fortlöpande nedläggningsarbetets resultat fortsättningsvis årligen böra äga rum. Ett mera slutgiltigt beräkningsmaterial torde dock enligt planen icke komma att föreligga för fastställande av driftbidragens storlek förrän för budgetåren från och med 1966/67, då vid riksdagsbehandlingen härav beslut om samtliga i undersökningsetapperna I—IV ingående järnvägslinjer beräknas ha meddelats.

Trafikutredningen anser för sin del, att en av de väsentligaste förutsättningarna för friare förhållanden på transportmarknaden är, att statens järnvägar helt kompenseras för trafikeringsplikten med avseende å de trafiksvaga järnvägslinjerna (linjegrupperna A och B). Driftbidrag torde

således, sedan provisorietiden nu passerat och förslag om riktlinjer för den framtida statliga trafikpolitiken i och med detta betänkande föreligger, i enlighet med det handlingsprogram, som trafikutredningen i kap. X utstakat, böra fortsättningsvis lämnas statens järnvägar för upprätthållandet av driften på såväl järnvägslinjerna i linjegrupp A som de linjer i linjegrupp B, vilka ej hunnit nedläggas.

Trafikutredningen har på grundval av det uppställda undersökningsprogrammet sökt bilda sig en uppfattning om nedläggningarnas reducerande verkan på statens järnvägars ekonomiska belastning. Det har härvid icke ansetts realistiskt att utgå från att nedläggningsundersökningarna 100-procentigt skola resultera i nedläggningar, respektive att nedläggningarna alltid kunna komma till stånd i omedelbart sammanhang med undersökningsframläggande. Det kan tänkas fall, där lösningen ligger i partiell nedläggning eller där behovet av vägupprustning medför förskjutning i nedläggningens genomförande etc.

Beräknad reduktion och kvarstående belastning, som sålunda indicerar driftbidragsbehovets storlek, har angetts i följande *tablå XI: 9*, därvid

*Tablå XI: 9. Järnvägsnedläggningarnas beräknade inverkan på de trafiksvaga järnvägslinjernas underskott samt täckning av detta enligt trafikutredningens förslag (milj. kr.)*

	Budgetår					
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1965/66
<i>Underskott:</i>						
Före budgetårets nedläggningar .....	200	194	180	158	144	130
Bortfall genom nedläggningar under budgetåret .....	6	14	22	14	14	10
Efter budgetårets nedläggningar .....	194	180	158	144	130	120
Genomsnittligt underskott under budgetåret .....	197	187	169	151	137	125
<i>Täckning:</i>						
Förhöjning av affärsbanetaxan .....	67	—	—	—	—	—
Särskilt anslag .....	50	—	—	—	—	—
Driftbidrag .....	80	187	169	151	137	125
S:a täckning	197	187	169	151	137	125

särkostnadsunderskott beräknats bortfalla omedelbart i och med nedläggningsverkställande medan andelen i samkostnader antagits komma att — till följd av att kostnadsreduktioner härvidlag kunna antas endast bli möjliga på längre sikt — falla bort med allenast i genomsnitt en femtedel under varje år efter nedläggningen.

Härmed må jämföras det beräknade utfallet av 1958 års besparingsutrednings förslag, som framgår av följande tablå.

Tablå XI: 10. Beräknad täckning av de trafiksvaga järnvägslinjernas underskott vid genomförande av 1958 års besparingsutrednings förslag (milj. kr)

	Budgetår					
	1960/61	1961/62	1962/63	1963/64	1964/65	1965/66
Genomsnittligt underskott under budgetåret.....	197	187	169	151	137	125
Täckning:						
Förhöjning av affärsbanetaxan .....	67	127	129	131	137	125
Särskilt anslag.....	50	—	—	—	—	—
Driftbidrag.....	80	60	40	20	—	—
S:a täckning	197	187	169	151	137	125

Besparingsutredningens förslag medför sålunda, att den interna kostnadsutjämnningen inom statsbaneföretaget mellan lönsamma och olönsamma järnvägslinjer och andra rörelsegränar skulle behöva för framtiden bibehållas och utökas, d. v. s. ett konserverande i stället för en avveckling av det hittillsvarande trafikpolitiska systemet i avseende å järnvägarna med dess på felaktiga kostnadsförutsättningar baserade trafikfördelning och därav följande samhällsekonomiska förlustverkningar.

De av trafikutredningen i dess förenämnda utlåtande den 17 augusti 1957 uppställda förutsättningarna för det provisoriska driftbidraget (se sid. 179) böra alltjämt, i de delar de avse nedläggningsprogrammets fullföljande och kontroll av driftbidragsbehovets minimering, för framtiden gälla. Linjegrupp A förutsattes i princip icke utökas med ytterligare järnvägslinjer. Skulle emellertid järnvägsstyrelsen finna utanför linjegrupperna A och B fallande järnvägslinje icke företagsekonomiskt motiverad att längre driva, bör linjen endast hänföras till linjegrupp A, därest Kungl. Maj:t efter prövning av nedläggningsframställning finner så böra ske. Trafikutredningen förutsätter vidare, att statens järnvägar tillvarata alla möjligheter till besparingsåtgärder på de trafiksvaga linjerna, så att icke relationen mellan kostnader och intäkter ytterligare försämras. Vid beräkningen av det årliga driftbidraget torde dock senast verkställda bandelsredovisning med korrektion för verkställda nedläggningar få läggas till grund, enär krav på en årlig detaljberäkning för varje linje givetvis skulle föra för långt.

De allmänna villkor för driftbidrag, vilka uppställts i kap. VII, torde — i betraktande av de omfattande trafikomläggningar, som en tillämpning av desamma innebär för ett företag av statens järnvägars storlek — endast kunna uppfyllas efter en tämligen långvarig anpassningstid och få därför under nämnda tid icke ses såsom omedelbart tvingande. Ett undantag härifrån utgör dock kravet på driftekonomisk och trafikstatistisk redovisning för de trafiksvaga järnvägslinjerna.

Kravet på separat bandelsredovisning är icke nytt. En dylik redovisnings-

form tillämpades på sin tid inom statens järnvägar fram till år 1928, då den av kostnadsskäl slopades. *1944 års trafikutredning* anförde i fråga om behovet av separatredovisning bl. a. följande.

Enligt trafikutredningens mening skulle det numera vara av stort värde för en ekonomisk och politisk bedömning av olika järnvägsfrågor att ha tillgång till en redovisning av trafikrörelse, inkomster och utgifter för statens järnvägars olika bandelar. En dylik redovisning skulle kunna vara av betydelse vid bedömningen av sådana frågor som nedläggande helt eller delvis av trafiken på trafiksvaga bandelar, standardhöjningar i fråga om tidtabeller och transportplaner för olika bandelar, breddning av smalspår till normalspår samt verkningar av inköp av enskilda järnvägar m. fl. spörsmål. En sådan redovisning skulle också ha praktisk betydelse för det löpande arbetet inom statens järnvägar genom att ge den centrala ledningen och linjebefälet visst underlag för kostnadskontroll och över huvud för effektivitetsövervakning. Trafikutredningen är väl medveten om att det föreligger många ekonomiskt-statistiska svårigheter — framför allt i fråga om uppdelningen av inkomster och utgifter, vilka i stor utsträckning äro gemensamma för flera bandelar eller hela järnvägsnätet — när det gäller att åstadkomma en separatredovisning för olika bandelar och att varje dylik redovisning alltid måste bli i viss mån approximativ. Det oaktat anser trafikutredningen, att denna separatredovisning är av betydelse som ett allmänt indicium på de olika bandelarnas relativa lönsamhet samt för kostnads- och effektivitetskontrollen inom statens järnvägar. Vad gäller den teoretiska uppläggnings och den praktiska utformningen av här ifrågakommande resultatredovisning för olika bandelar torde vara att vänta, att 1942 års järnvägskostnadsutredning framlägger närmare förslag härom. Utredningen anser sig därför icke behöva vidare ingå på dessa frågor.

Med hänsyn till den betydelse en separatredovisning för statens järnvägars olika bandelar måste anses ha för den ekonomiska och politiska bedömningen av olika järnvägsfrågor får trafikutredningen föreslå, att järnvägsstyrelsen åläggas att i fortsättningen årligen upprätta en dylik redovisning.

Tilldels på av 1944 års trafikutredning anförda skäl föreslog även *1942 års järnvägskostnadsutredning* i sitt betänkande »Principer och metoder för kostnadsberäkningar vid statens järnvägar» (SOU 1949: 5) att resultatredovisningar årsvis för olika trafikslag och bandelar enligt av kostnadsutredningen angivna metoder måtte införas vid statens järnvägar.

*Statens järnvägars överrevisorer* anförde i sin granskningsberättelse för budgetåret 1951/52 i denna fråga följande.

Såsom vi antytt i det föregående är vissa olägenheter förenade med att vid SJ infördes intäkts- och kostnadsredovisning för varje bandel. Trots detta vill vi emellertid förorda, att vid statens järnvägar sådana förutsättningar skapas, att från tid till annan i första hand kostnadsredovisning kan erhållas för sådana bandelar, som beräknas vara särskilt kostnadskrävande och vid vilka järnvägs-transporterna skulle kunna begränsas, sammanföras till vissa huvudstationer eller ersättas med iandsvägstrafik.

*Järnvägsrådets arbetsutskott* uttalade sig i utlåtande över järnvägsstyrelsens taxehöjningsförslag år 1952 för ett återinförande av resultatredovis-

ning för olika bandelar, eventuellt med begränsning till sådana bandelar, som hade uppenbart ringa trafik.

På framställning av 1948 års järnvägstaxekommitté upprättades inom järnvägsstyrelsen en resultatredovisning för de trafiksvaga järnvägslinjerna år 1952, vilken intagits i taxekommitténs betänkande. Likaledes har på 1953 års trafikutrednings initiativ, såsom nämnts, upprättats en liknande redovisning för år 1958.

Med den anordning för fastställande av kompensation för den kvarvarande trafikeringsplikten, som trafikutredningen föreslår, blir för framtiden behovet av en separatredovisning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat än mer påtagligt. Trafikutredningen föreslår därför, att åtgärder för åstadkommande av en vart tredje år förnyad (jfr sid. 167) dylik redovisning — i den mån de icke redan vidtagits — i överensstämmelse med av 1942 års järnvägskostnadsutredning uppdragna riktlinjer snarast måtte vidtas.

Vad åter angår frågan om en resultatredovisning för envar av de i affärsbanenätet ingående järnvägslinjerna, är detta ett spørsmål, som faller inom ramen för järnvägsstyrelsens företagsekonomiska bedömande och som därför icke föranleder något trafikutredningens förslag.

#### *G. Finansieringen av driftbidrag för statens järnvägars underskottstrafik*

I kap. VI har trafikutredningen i princip förordat, att kompensation i form av driftbidrag skall lämnas för upprätthållande av samhällsnyttig underskottstrafik (se sid. 97).

Rent teoretiskt skulle visserligen kunna tänkas, att varje trafikgren — såsom hittills helt eller delvis varit fallet på landtransportmedlens område — själv svarar för sina trafikeringsförpliktelser, vilket i realiteten innebär att vederbörande trafikgrens trafikanter belastas med kostnaderna för desamma. I det föregående har emellertid visats, att ett dylikt system i vad järnvägs-trafiken angår medför en alltför stor belastning på statens järnvägar och leder till en snedvridning av konkurrensförhållandena på transportmarknaden.

Statens järnvägar måste därför i dagens situation erhålla ett driftbidrag, under alla förhållanden lägst av den storlek att det täcker uppkommande underskott på järnvägsdriften i dess helhet med de inslag av samhällsnyttig underskottstrafik som ingå däri. En dylik begränsning av driftbidragets storlek skulle emellertid — såsom trafikutredningen framhållit — medföra, att statens järnvägars trafikanter på de trafikstarka linjerna alltjämt finge taxevägen lämna bidrag till täckning av de trafiksvaga linjernas mindrekostnader, vilket skulle motverka en kostnads- och efterfrågeanpassad taxesättning. Trafikutredningen har därför funnit att driftbidraget till statens järnvägar i princip bör *helt* täcka underskottet av de trafiksvaga järnvägslinjernas trafikeringskostnader.

Medel för driftbidraget kunna, såsom i kap. VIII (se sid. 118) angetts, anskaffas på två skilda sätt. Antingen kan driftbidraget bestridas med allmänna skattemedel eller ock kunna medlen för driftbidraget hämtas i form av särskilda avgifter från den samlade transportapparaten.

Vid valet mellan dessa båda finansieringsmetoder har trafikutredningen haft att ta i betraktande utredningsdirektivens uttalande, att en sådan ordning för vår transporthushållning bör eftersträvas, att — oavsett de inslag av kostnadsutjämning mellan skilda landsdelar och trafikantgrupper som alltjämt kunna befinnas påkallade — transportverksamheten totalt sett icke skall nödvändiggöra direkta subventioner från det allmänna. Vid en sådan ordning framträder landets transportapparat såsom ett enda stort serviceföretag med olika, sinsemellan samordnade rörelsegrenar med varierande lönsamhet. Driften av hela denna apparat förutsättes skola äga rum till lägsta samhällsekonomiska kostnad, och de underskott, som uppkomma i vissa av dess rörelsegrenar för en service, som transportapparaten måste tillhandahålla, utjämnas internt på samma sätt som inom stora affärsföretag med flera produktionsgrenar.

Det torde icke vara av någon avgörande trafikpolitisk betydelse, vilken av de två finansieringsmetoderna, som väljes. Utöver vad i kap. VIII (sid. 119 f) anförts beträffande de trafikpolitiska skälen för en kostnadsutjämning inom transportapparatens ram, kan emellertid framhållas, att därmed möjliggöres ett bestämmande av driftbidragets storlek huvudsakligen utifrån trafikpolitiska synpunkter med minskat beroende av den allmänna budgetens status.

Å andra sidan skulle till stöd för ett av allmänna budgetmedel utgående driftbidrag kunna anföras, att det vore rimligt att samtliga medborgare bidroge till upprätthållandet av samhällsnödvändig underskottstrafik, vilken för övrigt i vissa fall bibehålles även av andra skäl än den allmänna transportförsörjningen, såsom fallet t. ex. är med inlandsbanan. Varken statens järnvägar, bilisterna eller flygföretagen ha i regel något ekonomiskt intresse av underskottstrafikens upprätthållande.

Med hänsyn härtill vill trafikutredningen förorda, att driftbidraget för statens järnvägars underskottstrafik även fortsättningsvis skall utgå av allmänna budgetmedel. Utredningen avser emellertid att till fullföljande av direktiven senare och efter det att även frågan om den framtida vägtrafikbeskattningen behandlats återkomma med synpunkter på en finansiering via en utjämningsfond inom den totala transportapparaten.

#### *H. Ersättningstrafikens anordnande*

Erfarenhetsmässigt möter ofta motstånd från de lokala intressenternas sida mot nedläggning av trafiksvag järnvägslinje. De argument mot nedläggning, som därvid framföras — bortsett från de rent känslomässiga — grunda sig *dels* på farhågor för att järnvägsnedläggningen för bygdens del skall medföra en standardsänkning inom den tillgängliga transportappara-

ten, *dels* på obenägenheten att acceptera den höjning av transportavgiftsnivån, som en övergång till landsvägstrafik i vissa fall kan medföra *och dels* på en känsla av att bortfallet av järnvägen såsom i viss mån transportavgiftsreglerande transportmedel skulle lämna övriga transportmedel större frihet i deras prissättning. För godtagande av järnvägsnedläggning uppställas därför regelmässigt krav på likvärdighet med järnvägen hos de transportmedel, som skola ersätta järnvägsdriften. Likvärdigheten i transportstandard avser såväl de fasta anläggningarna (i regel landsvägar) som den rörliga materielens beskaffenhet, utnyttjande och villkoren härför, närmast då transportavgiftsnivån.

Rent allmänt torde först kunna sägas, att en fullständig likvärdighet mellan järnvägs- och landsvägstrafik icke kan uppnås av det skälet, att vartdera transportmedlet har sin speciella tekniska, från det andra skiljaktiga utformning, innebärande olikheter i såväl standardhöjande som standardsänkande riktning. Landsvägstrafikens karaktär av dörr-till-dörrtrafik saknas i regel — om man bortser från vagnslastgodstrafiken — hos järnvägstrafiken, som å sin sida oftast erbjuder större befordringsbekvämlighet och befordrings snabbhet.

Även om det bortses från denna bristande kommensurabilitet, måste det konstateras att ett krav på ersättningstrafikens likvärdighet med järnvägstrafiken icke alltid bör godtas. Där till följd av personbilismens och lastbilstrafikens utveckling järnvägens tåglägenheter kommit att bli väsentligt överdimensionerade i förhållande till den trafik, som alltjämt söker sig till järnvägen, finnes varken ur samhällsekonomisk synpunkt eller ur trafikbehovssynpunkt anledning att i motsvarande grad överdimensionera den transportapparat, som vid järnvägens nedläggning avses skola ombesörja ersättningstrafiken. Denna transportapparat bör i stället anpassas till de trafikbehov, som den beräknas för framtiden tillgodose. Likvärdighetskravet måste därför enligt trafikutredningens uppfattning tolkas på det sättet, att ersättningstrafiken skall inom rimliga gränser tillgodose trafikbehovet på ett tillfredsställande sätt.

Den nuvarande handläggningen av nedläggningsärenden innefattar också frågan om ersättningstrafikens anordnande och tillgång — enligt vad trafikutredningen inhämtat — på följande sätt.

Nedläggningsundersökning ävensom upprättande av förslag till ersättningstrafik verkställes av järnvägsstyrelsen efter samråd med väg- och vattenbyggnads- samt arbetsmarknadsstyrelserna och Näringslivets trafikdelegation genom en för detta ändamål bildad samarbetsdelegation. Att statens järnvägar — d. v. s. det trafikföretag som under en följd av år tillhandahållit bygden ifråga kollektiva transportmedel i form av järnväg samt ofta också i form av busslinjer och, genom dotterföretag, godsbillinjer — anförtrotts uppgiften att upprätta förslag till ersättningstrafik torde bero därpå, att statens järnvägar ansetts vara det organ, som äger de största er-

farenheterna och därmed också de bästa förutsättningarna för bedömning av trafikbehoven och utformningen av ersättningstrafiken.

Järnvägsstyrelsens förslag uppgöres sedan regions- och lokalmyndigheter samt befolkningen i trafikområdet vid av statens järnvägar anordnade informationsmöten beretts tillfälle att framlägga sina synpunkter på frågan om järnvägens nedläggande och behovet av ersättningstrafik, vilka synpunkter regelmässigt redovisas av styrelsen i dess nedläggningsframställning.

Av Kungl. Maj:t inhämtas genom remissbehandling av nedläggningsframställningen utlåtanden däröver från bl. a. chefen för försvarsstaben, generalpoststyrelsen, telestyrelsen, vederbörande länsstyrelse — som i sin tur hör berörda intressenter inom länet — samt väg- och vattenbyggnads- och arbetsmarknadsstyrelserna, i den mån dessa styrelser icke, såsom på senare tid i regel skett, i samråd med järnvägsstyrelsen deltagit i nedläggningsframställningen och i varje fall, då under handläggningen uppkomna vägbyggnads- eller arbetsmarknadsfrågor så påkalla. I vissa fall inhämtas utlåtanden även från civilförsvarsstyrelsen och riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap.

Efter avslutad remissbehandling äger inom kommunikationsdepartementet en överarbetning av det insamlade bedömningsmaterialet rum, därvid särskild vikt lägges vid belysningen av de samhällsekonomiska och näringspolitiska konsekvenserna av en eventuell nedläggning, kommunala och befolkningspolitiska faktorer, sysselsättningsfrågor m. m. Frågan om av ersättningstrafiken föranledda vägbyggnads- och vägförbättringsåtgärder liksom om ersättningstrafikens anordning i övrigt har på senare tid brukat belysas i en särskild beredningspromemoria. I denna avhandlas i stort ifrågakommande vägprojekt med avseende å kostnader och igångsättnings-tidpunkt, persontrafikens utformning i fråga om linjesträckningar, turantal och restider, godstrafikens anordning med avseende å billinjer, turantal, godsinlämningsställen, lastningsanordningar m. m., befodringsavgifter, postgången samt slutligen kontrollen av ersättningstrafikens framtida driftresultat. Vid samråd mellan kommunikationsdepartementet och länsstyrelsen med deltagande av vägförvaltningen, kommunerna inom trafikområdet, statens järnvägar och postverket bruka till sist de slutliga synpunkterna på nedläggningen och ersättningstrafiken inhämtas, varefter ärendet anmäles till Kungl. Maj:ts avgörande.

*Näringslivets trafikdelegation* har i skrivelse den 27 april 1959 till chefen för kommunikationsdepartementet — i anledning varav bl. a. trafikutredningen den 15 oktober 1959 avgett remissutlåtande — framfört dels vissa synpunkter på ersättningstrafikens planering och utformning, dels förslag om omorganisation av nedläggningsärendenas handläggning. Vad de framförda synpunkterna på förstnämnda spörsmål beträffar, synas de redan vara i allt väsentligt tillgodosedda vid den nuvarande handläggningen av



dessa ärenden. I fråga däremot om organisationen av ärendenas handläggning har delegationen föreslagit att uppgörandet av plan för ersättnings- trafikens ordnande lämpligen borde ankomma på vederbörande länsstyrelse, som därvid skulle samråda med berörda statliga myndigheter och representanter för kommuner och näringsliv. En särskild kommitté för utredning av det aktuella fallet borde tillsättas, i vilken skulle ingå fristående trafikekonomisk expertis samt en eller två representanter för kommunikationsdepartementet och de centrala näringsorganisationerna.

*1958 års besparingsutredning* har uti sitt i augusti 1959 framlagda betänkande — under uppgift att den av representanter för järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt arbetsmarknadsstyrelsen bildade samarbetsdelegationen främst fungerade såsom utjämnande led mellan de berörda myndigheternas synpunkter och önskemål såväl i fråga om den allmänna planeringen som ställningstagandet i det enskilda fallet — föreslagit, att ett i förhållande till de berörda myndigheterna och intressena fristående organ i form av en särskild nämnd med parlamentariskt inslag skulle inrättas. Denna nämnd skulle ges befogenhet att på förslag av järnvägsstyrelsen ta upp ärenden om nedläggning av järnväg till behandling och avgörande, därvid nämnden skulle äga att lämna förslag om ersättningstrafikens anordnande och om genomförandet av härför erforderliga vägarbeten. Genom tillskapandet av en dylik organisationsform för ärendenas avgörande borde enligt besparingsutredningens mening järnvägsnedläggningar kunna genomföras i sådan takt, att den av utredningen föreslagna reduktionen av bidragsanslaget till statens järnvägar bleve möjlig.

Ett studium av de nedläggningsärenden, som sedan år 1958 handlagts inom kommunikationsdepartementet, har gett trafikutredningen den bestämda uppfattningen, att alla relevanta intressen blivit på ett tillfredsställande sätt belysta i ärendena. Av trafikdelegationen, respektive besparingsutredningen härvidlag föreslagen omorganisation torde därför näppeligen kunna beräknas medföra någon ytterligare förbättring i nämnda hänseende. Ej heller torde ett genomförande av något utav omorganisationsförslagen vara ägnat att påskynda nedläggningsärendenas behandling, snarare tvärtom. Sålunda skulle en förskjutning av handläggningens tyngdpunkt till länsstyrelserna och de regionala och lokala intressenterna sannolikt medföra en viss fördröjning av ärendenas handläggning och ett överbetonande av trafikantsidans intressen på bekostnad av de samhällsekonomiska. Det måste här uppmärksammas att länens intressen regelmässigt gå i motsatt riktning mot nedläggningssträvandena och snarast skulle leda till ett konserverande av nuvarande ur samhällsekonomisk synpunkt otillfredsställande trafikförhållanden. Ett realiserande av trafikdelegationens förslag skulle därför troligen medföra, att det av trafikutredningen uppställda nedläggningsprogrammet icke kunde på förutsatt sätt förverkligas. Att från Kungl. Maj:t avgörandet i nedläggningsfrågorna skulle, såsom

besparingsutredningens förslag synes förutsätta, delegeras till en parlamentariskt sammansatt nämnd, medan beslut om ersättningstrafikens anordnande liksom medelsanvisning för erforderliga vägarbeten alltjämt skulle — på förslag av nämnden — ankomma på Kungl. Maj:t, ter sig för trafikutredningen ytterligt opraktiskt. Ett nedläggningsbeslut bygger regelmässigt på vissa förutsättningar i fråga om koncessionering av ersättningstrafiken och medelsanvisning till vägarbeten, och dessa förutsättningar måste regleras i beslutet. I realiteten skulle nämndens inrättande innebära tillskapandet av ytterligare en instans i handläggningsgången och föranleda — förutom ökade kostnader för statsverket (förrättningar inom berörda järnvägslinjers trafikområden torde regelmässigt bli erforderliga) — att pågående forcering av nedläggningsarbetet skulle motverkas. Trafikutredningen finner därför för sin del nuvarande handläggningsgång böra såsom i allt väsentligt tillfredsställande bibehållas. Härvid bör bemärkas, att i enlighet med trafikutredningens i ovannämnda remissutlåtande den 15 oktober 1959 avgivna förslag och Kungl. Maj:ts den 18 december samma år på grundval därav fattade beslut Näringslivets trafikdelegation med en representant ingår i den förenämnda samarbetsdelegationen samt en kontaktman för järnvägsnedläggningsfrågor utsetts inom planeringssektionen vid länsstyrelsen i ifrågakommande län. Denna trafikutredningens uppfattning om den lämpliga formen för nedläggningsärendenas handläggning har delats av chefen för kommunikationsdepartementet och 1960 års riksdag (statsverksprop. år 1960, bil. 8, sid. 101; SU 1960: 6, sid. 46 och Rskr. 1960: 6).

Med hänsyn till den utpräglade trafiksvaghet, som kännetecknar de av nedläggningsundersökningarna omfattade bandelarna, är den trafikvolym, som ifrågakommer att överföra från järnväg till landsväg i varje särskilt fall — och även totalt — förhållandevis obetydlig, och behovet av vägupp- rustningar på enbart denna grund synes icke vara mera omfattande, enär i flertalet fall befintliga vägar kunna uppta den trafik som överföres. Kravet på en tillfredsställande transportförsörjning aktualiserar emellertid i samband med åtskilliga nedläggningsfall en viss upp- rustning av de vägar, på vilka ersättningstrafiken avses skola framgå. I vissa fall torde en dylik vägupp- rustning kunna äga rum inom ramen för gällande flerårsplaner, och strävan bör gå ut på att infoga ifrågavarande vägprojekt i planerna. Ett dylikt infogande kan emellertid till följd av trängseln på väginvesterings- området stöta på sådana svårigheter, att infogandet i praktiken icke skä- ligen kan äga rum, om vägarbetet skall utföras inom rimlig tid, och denna omständighet kan, därest icke särskilda vägmedel stå till buds för ändamålet, avsevärt försena järnvägsnedläggningen. För att — i den mån ordinarie vägbyggnadsanslag icke inom flerårsplanernas ram kunna disponeras — möjliggöra upp- rustning av för ersättningstrafiken erforderliga

vägar ha för budgetåren 1958/59—1960/61 å reservationsanslag till Vissa vägbyggnadsarbeten anvisats per budgetår resp. 4, 4 och 20 milj. kr.

I statsverkspropositionen 1960 (bil. 8) framhöll föredragande departementschefen såsom motivering för sistnämnda anslagspost, att en vidgad omfattning av järnvägsnedläggningen komme att ställa ökade krav på berörda vägnät. I avsikt att i högre grad än dittills samordna de vid järnvägsnedläggning erforderliga väginvesteringarna med det ordinarie vägbyggnad det hade Kungl. Maj:t dessutom i förutberörda beslut den 18 december 1959 anbefallt ifrågakommande länsstyrelser att vid uppgörande av förslag till flerårsplaner för byggande av riks- och länsvägar avseende perioden 1961—1965 ta under övervägande de vägföretag, som kunde komma i fråga i samband med nedläggning av de i undersökningsetapperna I och II ingående linjerna.

En forcering av nedläggningsarbetet i av trafikutredningen föreslagen takt förutsätter möjligheter att utanför de ordinarie väganslagens ram kunna utföra erforderlig vägupprustning, och trafikutredningen vill i anledning härav föreslå, att på anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten fortsättningsvis upptas belopp av sådan storlek, att de planerade järnvägsnedläggningarna och i samband därmed stående upprustning av vägnätet icke fördröjas därigenom, att erforderliga medel ej stå till omedelbart förfogande.

Då i samband med järnvägsnedläggning med medel från sistnämnda anslag utföras vägbyggnadsarbeten, vilka i och för sig icke erfordras till följd av den genom nedläggningen uppkommande trafiköverföringen, torde i princip hänsyn härtill böra tagas, då i framtiden storleken av de ordinarie väganslagen för vederbörande län bestämmes.

*1958 års besparingsutredning* har i sitt betänkande också gett uttryck för den uppfattningen, att för ersättningstrafiken en upprustning av vägnätet i allmänhet är erforderlig för att uppnå en tillfredsställande lösning. Av järnvägsnedläggningar föranledda vägarbeten förutsätts dock av besparingsutredningen i regel bli inordnade i den fortlöpande vägplaneringen. Detta inordnande skulle i fråga om projektering, behandling av markfrågor och medelsanvisning ske på ett sådant sätt, att de erforderliga vägarbetena bleve färdiga senast samtidigt med att nedläggningen genomfördes. I den mån så erfordrades för att uppnå detta syfte borde sådana vägarbeten tidigareläggas.

Trafikutredningen delar såsom tidigare antytts icke helt besparingsutredningens uppfattning om möjligheten att i praktiken inordna ifrågavarande vägarbeten i den fortlöpande vägplaneringen. Arbetena skulle för sådant fall sannolikt få tidsmässigt stå tillbaka för andra vägprojekt, i all synnerhet som lokala intressen ofta önska ställa frågan om järnvägsnedläggningen på framtiden. Att såsom allmän regel fordra, att vägupprust-

ningen skall vara klar när järnvägen lägges ned, torde också vara ägnat att framskjuta tidpunkten för nedläggningarna. Förhållandena i varje särskilt fall torde här böra vara avgörande för vägupprustningens tidsmässiga samordning med järnvägsnedläggningen.

Frågan om vilket eller vilka trafikföretag, som skola ombesörja ersättningstrafiken, torde också få avgöras med hänsyn till förhållandena i det enskilda fallet. Inom ramen för gällande trafiktillståndslagstiftning synas statens järnvägar i det enskilda fallet böra — där de så önska — ges företräde med hänsyn till att det här gäller en trafik som redan ombesörjes av statens järnvägar. Emellertid blir problemet ofta ett annat. Ersättnings- trafikerna kan med hänsyn till det kläna trafikunderlaget bli olönsam, och någon konkurrens om densamma föreligger då icke. I de fall kravet på tillfredsställande transportförsörjning likväl nödvändiggör trafikens upprätthållande, blir det fastmer fråga om ett åläggande från statsmakternas sida, som närmast torde böra rikta sig mot statens järnvägar, under förutsättning att företaget beredes kompensation för uppkommande driftförlust.

Nedläggning av en järnvägslinje aktualiserar, såsom ovan nämnts, frågan om taxesättningen för den landsvägstrafik, som avses ersätta järnvägs- trafikerna. Hittills kan denna fråga till följd av den obetydliga omfattningen av den järnvägstrafik, som vid företagna järnvägsnedläggningar kommit att överföras till landsväg, sägas ha haft en tämligen underordnad betydelse, och den övergång från genomgående taxeberäkning på järnväg till snitttaxeberäkning på järnväg-billinje, som järnvägsnedläggningen regelmässigt medfört, har för näringslivet och befolkningen i de ifrågavarande trafikområdena icke varit nämnvärt betungande — dels såsom nämnts till följd av det obetydliga trafikunderlaget det varit fråga om och dels med hänsyn till att den uppkomna avgiftshöjningen ofta kompenseras av en förbättrad transportförsörjning i form av dörr-till-dörr-trafik, ökad tur- och hållplatstäthet etc. Men då nedläggningsprövningen utsträcker till att omfatta nedläggningsstapperna II—IV och därigenom kommer att avse järnvägslinjer även med högre trafikintensitet, kan den ifrågakommande trafiköverföringen från järnväg till landsväg bli av en storlek, som gör frågan om taxesättningen för ersättningstrafiken trafikpolitiskt mera angelägen.

Emellertid kan frågan om en taxemässig samordning av trafikerna i form av annan och för trafikanterna förmånligare taxesättning för genomgående trafik järnväg-billinje än den, som skulle bli följden av en sammanläggning av avgifterna enligt å vartdera transportmedlet eljest tillämpade taxor, icke ur trafikpolitisk synpunkt begränsas till allenast samtrafik mellan järnväg och sådan billinje, som ersätter nedlagd järnväg. Vissa skäl kunna anföras för att ett taxesystem som allmänt tillämpas i dylik samtrafik borde utsträckas till all samtrafik järnväg-billinje, i varje fall till i statlig regi bedriven sådan trafik. Frågan härom behandlas närmare i kap. XIV.

Vad här anförts tar sikte på trafik mellan den nedlagda järnvägslinjens

trafikområde och det övriga järnvägsnätet. Vad däremot angår taxesättningen för den lokala ersättningstrafiken inom trafikområdet bli uppkommande avgiftsförändringar regelmässigt av tämligen obetydlig omfattning — i vissa fall uppkomma smärre avgiftshöjningar, i andra fall smärre sänkningar — och tillräcklig anledning att i taxehänseende ge ett trafikområde av här avsedd karaktär en särställning gentemot övriga järnvägslösa områden i landet synes icke föreligga.

Trafikutredningen föreslår sålunda under åberopande av vad i detta kapitel anförts

*att* Kungl. Maj:t måtte vidta erforderliga åtgärder för fullföljande av den utav trafikutredningen framlagda tidsplanen för nedläggningsundersökningarnas bedrivande, innebärande att under tiden fram till den 1 januari 1965 nedläggningsmöjligheterna i fråga om trafiksvaga linjer av tillhoppa ca 3 830 km längd, undersökningsetapperna I—IV, skola av järnvägsstyrelsen undersökas,

*att* Kungl. Maj:t måtte uppdra åt järnvägsstyrelsen att så snart huvud delen av de i undersökningsetapperna I—IV ingående linjerna undersökts dels verkställa en omprövning av sitt ställningstagande till sådana i linjegrupp A nu ingående linjer som här ej föreslagits för nedläggningsundersökning, dels till Kungl. Maj:t anmäla resultatet av denna omprövning,

*att* Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till statens järnvägar för förpliktelsen att trafikera de trafiksvaga järnvägslinjer, vilka statens järnvägar ej finna företagsekonomiskt motiverat att driva men som tillsvidare ej nedlagts, skall utgå ett mot underskottet på dessa linjer svarande, årligen till beloppet omprövat driftbidrag,

*att* såsom villkor för driftbidraget måtte föreskrivas bl. a., att årligen en på vart tredje år verkställd bandelsundersökning med korrektion för verkställda nedläggningar grundad redovisning av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat lämnas Kungl. Maj:t i motiveringen för järnvägsstyrelsens anslagsäskanden, så att öppen insyn kan erhållas över driftbidragets användning och i frågan om den utsträckning, i vilken det fortsättningsvis kan anses försvarligt ur samhällets synpunkt,

*samt att* Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen, att på anslaget till Vissa vägbyggnadsarbeten fortsättningsvis beräkna för nedläggningsverksamheten erforderliga belopp.

## KAPITEL XII

### Järnvägarna: Breddning av smalspåriga järnvägslinjer

En icke oväsentlig del av vårt järnvägsnät utgöres av smalspåriga järnvägslinjer. Den historiska bakgrunden härtill är följande.

Under 1800-talets senare del, vilken kan betecknas såsom det svenska järnvägsväsendets uppbyggnadsperiod, blev i enlighet med beslut vid skilda riksdagar det statsägda stambanenätet byggt med enhetlig spårvidd, 1 435 mm (normalspår). Däremot erhöll det enskilda järnvägsnätet — främst på grund av den omständigheten, att järnvägsföretagen sågo sig nödsakade att genom en i olika avseenden lägre byggnadsstandard ernå så låga anläggningskostnader som möjligt — i stor utsträckning mindre spårvidder. Såsom en följd härav voro under femårsperioden 1926—1930, då det enskilda järnvägsnätet hade sin största omfattning, 37 procent av dess linjer smalspåriga. Dessutom varierade spårvidderna för de olika linjerna inom smalspårsnätet sinsemellan. Sålunda funnos under nyssnämnda femårsperiod icke mindre än fem olika smalspårsdimensioner, nämligen 1 093, 1 067, 891, 802 och 600 mm. En minskning av de smalspåriga linjernas banlängd och spårviddsantal har emellertid därefter ägt rum genom nedläggning och ombyggnad till normalspår. Spårvidderna 802 och 600 mm förekomma nu endast såsom industrispår. Av landets järnvägslinjer äro 16 procent alltjämt smalspåriga.

Kostnaderna för omlastning av gods mellan järnvägar med skilda spårvidder och drifttekniska olägenheter (förseningar, bräckage etc.) föranledde redan på ett tidigt stadium krav på ombyggnad av smalspåriga järnvägslinjer till normalspår. Under 1800-talets sista årtionden kommo också en del smärre ombyggnader till stånd. De enskilda järnvägsföretagen, vilka voro ägare till samtliga järnvägar med annan spårvidd än normalspår, funno dock såsom regel att ekonomiska förutsättningar saknades att kunna genomföra de ombyggnader, som skulle ha behövts för önskvärd rationalisering av järnvägsdriften.

1939 års riksdags principbeslut om allmänt förstattligande av de enskilda järnvägarna — vilken åtgärd skulle omfatta rikets samtliga järnvägsenheter i enskild ägo, såväl normalspåriga som smalspåriga (dock ej sådana järnvägar som vore att betrakta såsom spårvägar eller hade liknande lokal karaktär) under förutsättning att de överhuvud vore av sådan allmän betydelse att de borde fortbestå — förändrade i viss mån förutsätt-

ningarna för ombyggnad till normalspår av de smalspåriga järnvägslinjerna. Alltefter förstatligandets fortskridande kunde ökade möjligheter uppkomma för ett samlat bedömande av breddningsfrågorna på basis av deras allmänna trafikpolitiska betydelse. Såsom en följd av järnvägsförstatligandet har smalspårsbanornas andel i statens järnvägars linjenät ökat från 20 km år 1939 till nuvarande ca 2 250 km.

#### *A. Tidigare förslag och åtgärder avseende breddning av smalspårsjärnvägar*

##### **1. 1943 års järnvägskommittés allmänna synpunkter**

1943 års järnvägskommitté — som tillkallats för utredning rörande ombyggnad av i första hand de med spårvidden 1 067 mm byggda järnvägarna, Blekingenätet, samt i andra hand även andra mera betydande smalspårsbanor — anförde i ett år 1945 framlagt delbetänkande (SOU 1945: 7) bl. a. följande allmänna synpunkter på ombyggnadsfrågorna.

I jämförelse med normalspåriga banor vore de smalspåriga järnvägslinjernas transportkapacitet betydligt lägre. Detta berodde bl. a. på att den smalspåriga rullande materielen, såväl dragkraft som person- och godsvagnar, hade lägre kapacitet än motsvarande materiel vid de normalspåriga järnvägarna till följd av mindre fritt utrymme, mindre lastprofil och lägre tillåtna axeltryck och tåghastigheter. Ett oenhetligt bromssystem inverkade också ofördelaktigt på transportförmågan. Den mindre lastprofilen försvårade eller förhindrade transporter av större föremål. Olikheterna i spårvidd mellan smalspårs- och normalspårsbanorna omöjliggjorde framförande av genomgående personvagnar och godsvagnar. I godstrafik vore det därför oundvikligt med omlastningar i en eller annan form. Transportförmågan på järnvägar med olika spårvidd vore i stort sett icke så mycket beroende av spårvidden i och för sig som fastmer av linjens tekniska standard. Utan ombyggnad men med förbättringar i olika hänseenden av järnvägsanläggningen torde i viss utsträckning en ökning av en smalspårig järnvägs transportstandard kunna ske. Sådana förbättringar skulle kunna göra smalspårsbanorna ur transportsynpunkt nära nog likvärdiga med det stora flertalet av landets normalspåriga järnvägar. Förbättringsåtgärderna komme emellertid att medföra mycket höga kostnader, vilka borde ställas i jämförelse med kostnaderna för ombyggnad till normalspår. Åtskilliga olägenheter, föranledda av förekomsten av olika spårviddssystem, såsom nackdelen av godsets omlastning, skulle emellertid efter dylika förbättringar alltjämt kvarstå. Först i den mån ombyggnad vidtoges, komme olägenheterna av splittringen på olika spårvidder att helt elimineras.

Kommittén framhöll vidare, att ett samband obestridligen rådde mellan näringslivets utveckling i ett trafikområde och järnvägsväsendets all-

männa standard därstädes. Det kunde sålunda med skäl antas, att näringslivets svaga utveckling inom Blekingebanornas trafikområden vore en följd av banornas dåliga beskaffenhet och att en breddning av banorna skulle avsevärt bidra till att stärka näringslivet. Även ur försvarssynpunkt vore det önskvärt, att landets järnvägsnät utformades efter enhetliga grunder. Därigenom skulle vinnas dels möjlighet att framföra transporter utan tidsödande och för flyganfall mycket känsliga omlastningar, dels möjlighet att rationellt utnyttja den rullande materielen och dels en ökad transportkapacitet överhuvudtaget. Investeringarna för en ombyggnad eller en genomgripande förbättring av smalspåriga järnvägar vore till övervägande del icke direkt räntabla och borde därför, om enbart företagsekonomiska synpunkter finge vara avgörande, icke utföras. Enligt kommitténs mening kunde dock en oräntabel investering betraktas såsom ur allmän synpunkt motiverad, om den för samhället medförde avsevärda fördelar.

Två av kommitténs ledamöter<sup>1</sup> anmälde en mot majoritetens syn på smalspårsfrågan avvikande mening. Reservanterna framhöllo bl. a., att de icke ansåge sambandet mellan näringslivets utveckling och järnvägarnas spårvidd vara tillräckligt utrett för att man skulle kunna dra några generella slutsatser om spårviddens inverkan på vederbörande bygders ekonomiska utveckling. Man borde därför inrikta kommande ekonomiska undersökningar på de verkningar, som man hade anledning i framtiden vänta sig utav en breddning av spårvidden. Därvid borde de genom en ombyggnad förväntade samhällsekonomiska vinsterna jämte järnvägsekonomiska och övriga skäl ställas i relation till medelsbehovet för en ombyggnad och till de ökade årliga driftkostnaderna.

Även beträffande omlastningen voro reservanterna tveksamma, huruvida den verkligen vore så betungande, och ifrågasatte mindre kostnadskrävande åtgärder än breddning för att minska trafikanternas olägenheter.

I remissutlåtande i februari 1945 över de av järnvägskommittén framförda allmänna synpunkterna uttalade *järnvägsstyrelsen* rörande olägenheterna av järnvägsnätets splittring på olika spårvidder bl. a. följande.

Landets järnvägsnät företedde en större olikformighet i tekniskt hänseende än som med vunna erfarenheter om järnvägarnas samhällsliga uppgift och de olika linjernas beroende av varandra kunde anses ändamålsenligt. Det stode alltmera klart, att den splittring av järnvägarna på olika ägare, som tidigare varit rådande, icke kunde anses ändamålsenlig, så mycket mindre som den med all säkerhet indirekt vållat även de olägenheter, som vore en följd av olikheterna i spårvidd. Sedan staten jämlikt 1939 års principbeslut övertagit en del övervägande provinsielement betonade järnvägslinjer, torde staten så långt detta rimligen kunde ske böra söka avlägsna nyssnämnda olägenheter. Den omständigheten att vissa järnvä-

<sup>1</sup> Professorn T. Palander och järnvägsdirektören E. G. Söderling.



gar tillkommit på enskilt initiativ och delvis på bekostnad av kommuner och enskilda utgjorde nämligen i och för sig icke anledning att — sedan de förvärvats av staten — till men för berörda orters näringsliv behålla dem i en undantagsställning. Även med stöd av egen praktisk erfarenhet kunde styrelsen oförbehållsamt vitsorda, att det skulle innebära stora fördelar icke blott för vederbörande trafikanter utan även för järnvägarnas ägare, om sådana smalspåriga järnvägslinjer, som hade en mera väsentlig, ej helt lokalbetonad trafik att ombesörja, kunde omändras till normal spårvidd. Ett ytterligare belägg för ändamålsenligheten och lämpligheten av en sådan åtgärd utgjorde för övrigt den omständigheten, att flertalet av de tidigare smalspåriga järnvägarna i Norge ansetts böra ombyggas till normalspår, ehuru olikheten i spårvidd där sannolikt icke medfört lika stora olägenheter som i vårt land, samt att även vissa ursprungligen såsom smalspåriga byggda järnvägar i Sverige senare ombyggts till normalspår, en del sedan staten förvärvat desamma men andra medan de ännu varit i enskild ägo.

1944 års trafikutredning framhöll i remissutlåtande i februari 1945 över järnvägskommitténs delbetänkande, att splittringen på olika spårvidder icke kunde tillmätas någon genomgripande betydelse för trafikområdenas ekonomiska utveckling. Utredningen ansåg sålunda, att järnvägskommittén syntes överbetona såväl spårviddens betydelse för bygdens allmänna utveckling som smalspåret konkreta olägenheter för trafikanterna. Detta i förening med kommitténs inriktning huvudsakligen på godstrafiken hade lett till en övervärdering av smalspårsombyggnader på bekostnad av andra lösningar, såsom motorisering av järnvägsdriften samt landsvägs- och sjötrafik. Järnvägskommitténs argumentering hade därigenom i stort sett blivit endast en utveckling av skälen för ombyggnad av smalspår. Frågeställningen borde enligt 1944 års trafikutrednings mening i stället ha varit den: vilka trafikmedel eller kombinationer därav tillgodose — vid en rimlig avvägning av bygdens intressen mot kostnaderna — på lämpligaste sätt de berörda bygdernas trafikbehov? En sådan uppläggning syntes dock endast delvis ha varit möjlig inom ramen för kommitténs alltför snävt avgränsade uppdrag. Utredningsuppdragets begränsning hade också omöjliggjort en avvägning mot andra investeringsbehov vid statens järnvägar. Vid en sådan allmän avvägning av investeringarna vid statens järnvägar måste enligt 1944 års trafikutrednings mening ett flertal andra investeringsbehov sättas långt före breddningen av smalspår. Såsom exempel på dylika mera angelägna investeringar nämndes fortsatt elektrifiering samt utbyggnad av huvudlinjerna till dubbelspår. En allvarlig brist, som där emot ej berodde på utredningsuppdraget, ansåg 1944 års trafikutredning vara frånvaron av en i stora drag utformad, på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statsmakternas framtida politik.

## 2. I proposition till 1946 års riksdag anförda allmänna synpunkter

I propositionen nr 235 till 1946 års riksdag angående ombyggnad till normalspår av vissa utav Blekingenätets järnvägar uttalade föredragande departementschefen beträffande den principiella frågan om ombyggnadernas betydelse bl. a. att han vore ense med 1943 års järnvägskommitté om att järnvägssystemets bevarande och utveckling utgjorde en grundläggande förutsättning för att de samhällseliga trafikuppgifterna skulle kunna lösas på lämpligaste sätt. Ur allmän ekonomisk synpunkt borde varje försvarbar åtgärd vidtas, som vore ägnad att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Fortsättningsvis anförde departementschefen härom bl. a. följande.

Ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga framstår alltså som en viktig detalj i ett allmänt rationaliseringsarbete för att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Målet för en sund järnvägspolitik är att skapa snabb befraktning av råvaror till industrien och likaså en snabb expediering av färdiga fabrikat samt att få till stånd snabba och bekväma reseförbindelser. Denna snabbhet beror icke blott av tåghastigheten på huvudlinjerna utan även numera kanske i än högre grad på sättet för övergång från en bana till en annan. Hela järnvägsnätet bildar en enhet, och linjerna för den lokala trafiken, sidolinjerna, framträda alltmera såsom betydelsefulla tillförsellinjer till huvudlinjerna. Bortopereras sidolinjerna, bortfaller även en betydande del av huvudlinjernas trafik. Samma blir uppenbarligen förhållandet om sidolinjerna icke få del av den tekniska utvecklingen och om deras trafikanter som följd därav börja använda andra kommunikationsmedel. Under de senaste åren har upprustningen av huvudlinjerna försiggått i betydande omfattning i form av dubbelspårsbyggnader och elektrifieringsarbeten. Däremot har en liknande upprustning icke skett vid sidolinjerna. En ändring härutinnan är alltså påkallad för att förläna järnvägstrafiken den effektivitet och förmåga av anpassning, varförutan järnvägarna i längden icke förmå att fylla sina viktiga samhällseliga uppgifter.

Även i övrigt synes det motiverat, att en utjämning kommer till stånd på sådant sätt, att ingen bygd blir avsevärt sämre ställd i kommunikationshänseende än andra med samma befolkningstäthet och i övrigt likartade förhållanden. En av vägarna att nå detta mål anses vara ombyggnad av smalspåriga järnvägar. Icke obetydliga delar av vårt land, Blekinge, Småland, Östergötland, Västergötland och Roslagen, ha att lita till sådana järnvägar. Ur landsbygds- och befolkningspolitiska synpunkter är det sålunda motiverat, att samhället ägnar denna fråga uppmärksamhet.

## 3. 1944 års trafikutrednings allmänna synpunkter

Sin tidigare här (sid. 198) angivna, allmänna bedömning av breddningsförslagen utvecklade 1944 års trafikutredning i sitt år 1947 avgivna betänkande (SOU 1947: 85), vari utredningen bl. a. anförde:

Trafikutredningen har genom resor på smalspårslinjer konstaterat, att sedan persontrafiken i största möjliga utsträckning överförts till rälsbussar och personvagnarna i kvarblivande lokaltåg upprustats, persontrafikstandarden på dessa linjer, med till övervägande del intern trafik, måste anses tillfredsställande och i varje fall icke sämre än på många normalspårslinjer. Vad beträffar godstrafiken kunna

olägenheterna med omlastningen av godset i väsentlig grad elimineras genom användning av överföringsvagnar.

Att förekomsten av smalspårs- eller normalspårsjärnvägar icke behöver vara av avgörande betydelse för en bygds ekonomiska utveckling framgår av att det finns stora blomstrande industrier vid smalspårslinjer, t. ex. Finspång, medan det även i landets södra delar förekommer normalspåriga bandelar, som funnits till i decennier men där något mera utvecklat näringsliv likväl icke uppkommit. Även om omlastningen av godset vid en smalspårsbana medför vissa kostnader, så äro dessa dock i regel obetydliga i jämförelse med de kapitalkostnader, som skulle uppkomma vid en breddning av smalspårsbanan till normalspår. Som ett exempel på hur det i ett konkret fall kan ställa sig i detta avseende må här lämnas några uppgifter avseende den smalspåriga bandelen Falkenberg—Limmared, vars driftkostnader redan vid nuvarande spårvidd ej på långt när täckas av driftinkomsterna.

I anledning bland annat av att representanter för Falkenbergs stad och befolkningen kring bandelen vid två tillfällen uppvtakat trafikutredningen med hemställen om medverkan till denna bandels breddning till normalspår, har trafikutredningen verkställt vissa utredningar beträffande denna bandel. Här må blott nämnas, att enbart breddningen av själva banan jämte olika i samband därmed stående arbeten sannolikt skulle betinga en kostnad av åtminstone 10 miljoner kronor. Under år 1938 fraktades i samtrafik med denna bandel cirka 14 500 ton vagnslast- och styckegods, och de banan i anledning härav tillkommande fraktavgifterna uppgingo till cirka 71 000 kronor. Enbart räntekostnaden för nämnda ombyggnadskapital om 10 miljoner kronor skulle sålunda uppgå till 350 000 kronor per år, alltså många gånger större än vad den årliga omlastningskostnaden för denna relativt ringa godsmängd kan uppgå till.<sup>1</sup>

#### 4. 1943 års järnvägskommittés detaljförslag rörande vissa smalspårsjärnvägar samt övriga dem berörande förslag och åtgärder

I *bilaga XII A* ha mera ingående behandlats hittills framlagda detaljförslag och vidtagna åtgärder avseende ombyggnad av smalspåriga järnvägslinjer. Vad härvidlag förekommit är i korthet följande.

Beträffande *Blekingenätets* järnvägar år 1944 — Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda, Bredåkra—Växjö, Gullberna—Torsås—Bergkvara, Norraryd—Kvarnamåla, Sandbäck—Olofström och Sölvesborg—Hörviken — föreslog 1943 års järnvägskommitté år 1945 i delbetänkande (SOU 1945: 8), att linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skulle ombyggas i ett sammanhang, ehuru investeringarna härför till övervägande del icke vore direkt räntabla. Förslaget har lett till att linjen Karlskrona—Kristianstad ombyggts till normalspår (i sin helhet färdigställt år 1957) för en kostnad av ca 42 milj. kr. (exklusive via arbetsmarknadsstyrelsen tillhandahållna medel), vilka avskrivits såsom icke förräntningspliktiga, samt att 1946 års riksdag fattat princip-

<sup>1</sup> Vid betraktande av det utav 1944 års trafikutredning anförda exemplet rörande smalspårslinjen Falkenberg—Limmared i belysning av den utveckling, som sedermera ägt rum, visar det sig att år 1958 på nämnda bandel befordrats endast ca 6 800 ton vagnslast- och styckegods i såväl lokal- som samtrafik. Underskottet vid banans trafikering beräknas för år 1957 ha uppgått till ca 1,2 milj. kr. Järnvägstrafiken på denna linje är numera partiellt nedlagd.

beslut om framtida ombyggnad till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö — ett projekt som upptagits å beredskapsstat men hittills icke kommit till utförande (bortsett från vissa smärre terrasseringsarbeten).

Efter ett år 1944 framlagt förslag av 1943 års järnvägskommitté beslöt 1945 års riksdag att *järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö* skulle av staten ombyggas till normalspår med anlitande av bl. a. medel ur den s. k. Bergsjö bredspårsfond vid tidpunkt då arbetsmarknadsläget påkallade projektets utförande såsom sysselsättningsarbete. Ombyggnadsplanerna ha emellertid till följd av linjens alltmer vikande trafikunderlag icke förts vidare.

I ett år 1948 framlagt delbetänkande (SOU 1948: 9) föreslog 1943 års järnvägskommitté, att de smalspåriga *järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara, Kalmar—Torsås, Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred, Åtvidaberg—Västervik, Jenny—Hultsfred och Sävsjö—Vetlanda*, av vilka den förstnämnda har spårvidden 1 067 mm och de övriga spårvidden 891 mm, skulle ombyggas till normalspår. Ombyggnad av linjen Åtvidaberg—Västervik har enligt beslut av 1959 års riksdag upptagits i statens järnvägars investeringsreserv och breddningen har påbörjats såsom sysselsättningsarbete. Frågan om ombyggnad av övriga härtill föreslagna linjer har i avseende å linjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara, Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga överlämnats till 1953 års trafikutrednings övervägande.

I nyssnämnda delbetänkande behandlade 1943 års järnvägskommitté även de smalspåriga *Östgotajärnvägarna* och föreslog att frågan om deras ombyggnad till normalspår borde prövas vid framtida tidpunkt. En sådan prövning har även kommit till stånd beträffande bandelarna Kimstad—Ljusfors, Ljusfors—Finspång, Hästholmen—Ödeshög och Motala—Holmsbruk. Sålunda beslöt 1959 års riksdag anläggande av treskenspår på förstnämnda bandel, kostnadsberäknat till 2,8 milj. kr., vilket arbete beräknas avslutat under budgetåret 1960/61. Vidare har enligt samma riksdags beslut bandelen Hästholmen—Ödeshög år 1959 ombyggts till normalspår för godstrafik för en kostnad av 200 000 kr. Slutligen har på bandelen Motala—Holmsbruk år 1959 anlagts treskenspår till en kostnad för statsverket av 450 000 kr. Samtliga dessa ombyggnadsprojekt ha beräknats bli räntabla. Detsamma gäller det i 1961 års statsverksproposition på järnvägsstyrelsens framställning upptagna projektet angående fortsatt anläggande av treskenspår på den 15 km långa bandelen Ljusfors—Finspång till en beräknad kostnad av, för statens järnvägars vidkommande, 5,5 milj. kr.

Ett år 1950 av 1943 års järnvägskommitté framlagt delbetänkande (SOU 1950: 14) avhandlade smalspåriga *järnvägslinjer i Västergötland*. Järnvägskommittén förordade däri, att linjerna Mariestad—Moholm, Håkanatorp—Lidköping—Forshem, Göteborg—Gårdsjö med sidolinjen Torved—Gullspång samt Lidköping—Skara—Skövde skulle ombyggas till normalspår. Liknande förslag framställdes också åren 1956 och 1958 av länssty-

relsen i Skaraborgs län. Förslagen ha tillsvidare endast resulterat i att linjen Håkantorp—Lidköping—Forshem enligt beslut av 1951 års riksdag ombyggt till normalspår (i sin helhet färdigställt år 1954) för en kostnad av ca 9 milj. kr., vilken investering beräknats vara räntabel, samt att ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Gårdsjö, för statens järnvägars del kostnadsberäknad till 8 milj. kr., enligt beslut av 1959 års riksdag upptagits i statens järnvägars investeringsreserv. Hittills för sistnämnda arbete — som påbörjats år 1959 — anslagna medel ha omedelbart avskrivits och ingå sålunda ej i statens järnvägars räntepliktiga kapital. (Fr. o. m. budgetåret 1960/61 har arbetet upptagits på statens järnvägars ordinarie investeringsstat.)

I ett år 1958 avgivet betänkande rörande *järnvägslinjen Uddevalla—Bengtstors* anförde 1943 års järnvägskommitté bl. a., att trafikunderlaget för denna järnvägslinje vore allt för ringa för att under några förutsebara förhållanden motivera utbyggnad till normalspår utav någon sträcka av densamma. Sedan 1958 års riksdag avslagit en motion angående, bland annat, breddning av sträckan Uddevalla—Billingsfors och järnvägsstyrelsen hemställt om och erhållit Kungl. Maj:ts bemyndigande att lägga ned trafiken och riva upp spåret på sträckan Bäckefors—Bengtstors V, nedlades trafiken på sistnämnda bandel den 29 maj 1960.

Slutligen föreslog 1943 års järnvägskommitté i slutbetänkande år 1959 anordnande av treskenspår å *bandelen Dannemora—Gimo* för en beräknad kostnad av 2,5 milj. kr.

##### 5. Övriga hos Kungl. Maj:ts anhängiggjorda ärenden rörande ombyggnad av smalspårsjärnvägar

År 1951 hemställde den s. k. Finnvedsriksdagen om breddning av *järnvägslinjen Halmstad—Vislanda*. I utlåtande över framställningen anförde 1943 års järnvägskommitté att det kunde finnas anledning att ånyo pröva frågan om denna järnvägslinjes gestaltning vid den tidpunkt, då riksdagens principbeslut rörande Blekingejärnvägarna förverkligats.

Med anledning av en av Norrtälje fackliga central år 1955 gjord framställning angående ombyggnad till normalspår av *Roslagsbanan* anförde 1943 års järnvägskommitté i sitt slutbetänkande år 1959, att frågan om den framtida gestaltningen av de södra delarna av Stockholm—Roslagens järnvägar undandroge sig kommitténs bedömande, då den bl. a. sammanhänge med den blivande utformningen av Stockholms förortskommunikationer.

##### 6. Sammanfattning av breddningsförslagen och i anledning därav vidtagna åtgärder

Sammanfattningsvis må framhållas, att 1943 års järnvägskommitté föreslagit, att järnvägslinjer med en sammanlagd längd av 1 074 km skulle ombyggas till normalspår, varjämte treskenspår borde anordnas på två järnvägslinjer om tillsammans 27 km längd. Härtill kommer av järnvägs-

styrelsen föreslaget anordnande av treskenspår på två bandelar om sammanlagt 24 km längd. Det hittills framlagda totala ombyggnadsprogrammet skulle därmed omfatta 1 125 km smalspårslinjer, och kostnaden för denna ombyggnad kan vid nuvarande prisnivå uppskattas till storleksordningen 300 milj. kr.

Av detta program har ombyggnad till normalspår verkställt i fråga om järnvägslinjer med en sammanlagd längd av 182 km och till en kostnad av ca 50 milj. kr. (utöver arbeten i arbetsmarknadsstyrelsens regi). Därjämte ha treskenspår anordnats eller äro under utförande på 14 km järnvägslinjer till en kostnad av 3,5 milj. kr. Slutligen ha breddningsarbeten igångsatts — delvis dock endast i ringa utsträckning och hittills huvudsakligen med anlåtande av dels medel från arbetsmarknadsstyrelsen, dels statens järnvägars driftmedel — på linjer med en sammanlagd längd av 179 km.

Det nuvarande, statens järnvägar tillhöriga smalspårnätet omfattar linjer med en sammanlagd längd av 2 256 km. Efter avslutande av pågående breddningsarbeten kommer denna linjelängd att reduceras till i runt tal 2 080 km, varav 735 km av 1943 års järnvägskommitté föreslagits till ombyggnad. Kostnaden härför torde uppskattningsvis röra sig om 200 milj. kr.

För bedömning av ifrågakommande breddningsobjekt erfordras tillgång till undersökningar rörande de ekonomiska förutsättningarna för och konsekvenserna av eventuell breddning, utöver vad som i detta hänseende framlagts av 1943 års järnvägskommitté, vars undersökningsmaterial till följd av trafikutvecklingen under 1950-talet kommit att bli inaktuellt.

### *B. Frågan om upprättande av en plan för breddning av smalspåriga järnvägar*

Enligt utredningsdirektiven för 1943 års järnvägskommitté (se bilaga XII A) skulle det ankomma på kommittén att sammanföra resultaten av sin prövning uti en i stora drag utformad, på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statsmakternas framtida politik beträffande utveckling och förbättring av ifrågavarande järnvägars resurser i avseende å spåranläggningar och rullande materiel.

I särskilt yttrande till kommitténs år 1948 avgivna delbetänkande anförde en av kommitténs ledamöter<sup>1</sup> bl. a. följande.

Efter framläggandet av betänkande rörande de smalspåriga Blekingebanorna beslöt 1943 års järnvägskommitté framlägga förslag rörande de återstående smalspåriga järnvägarna först i ett sammanhang. Jag anser, att inga bärande skäl framlagts för att motivera det avsteg från sagda principiellt riktiga ståndpunkt, som det separata framförandet av här föreliggande förslag rörande Smålands- och Östergötlandsbanorna utgör. Ingetdera av de skäl, som motiverade ett snabbt

<sup>1</sup> Professorn T. Palander.

ståndpunktstagande rörande järnvägarna i Blekinge, d. v. s. det drifttekniska eller det sysselsättningspolitiska, föreligger nämligen beträffande dessa järnvägar i den nuvarande situationen.

Det förefaller mig (dock) som om ett enligt utredningens ursprungliga intentioner vid en senare tidpunkt, då trafikens efterkrigsutveckling i viss mån hunnit stabilisera sig, framlagt betänkande rörande samtliga smalspåriga järnvägar (exkl. Blekingejärnvägarna) skulle kunna haft ett icke oväsentligt värde för statsmakterna såsom en lista på tänkbara beredskapsarbeten vid eventuellt uppkommande arbetslöshetssituationer. Det tycks ju också närmast vara ett arbete av detta slag som var förutsatt, när kommittén år 1943 tillsattes. — — — En sådan samlad utredning av förhållandena vid samtliga smalspåriga järnvägar — med en gradering inbördes av de olika tänkbara ombyggnadernas angelägenhetsgrad enligt utredningens uppfattning — skulle kunna tjäna som en prioritetslista för smalspårsombyggnader samt underlätta statsmakternas urval av lämpliga arbetsobjekt under en arbetslöshetsperiod.

Efter framläggandet av kommitténs delbetänkande år 1950 anbefalldes Kungl. Maj:t kommittén att — utan avbidan på färdigställandet av kommitténs blivande betänkande i vad avsåge Roslagsbanorna — upprätta en preliminär plan för ombyggnad av staten tillhöriga smalspåriga järnvägar.

Efter att samma år ha uppgjort en preliminär breddningsplan framlade järnvägskommittén år 1952 en ny, mera definitiv plan för ombyggnadsarbetena. Härvid framhölls, att riksdagens beslut om breddning av Blekingejärnvägarna borde förverkligas i snabb takt samt att riksdagens principbeslut om breddning av bandelen Harmånger—Bergsjö snarast måtte förverkligas såsom en gärd av rättvisa gentemot den berörda bygden. Övriga av kommittén förordade ombyggnadsarbeten borde ur angelägenhetssynpunkt upptas i följande ordning:

A. Ur företagsekonomisk synpunkt räntabla arbeten:

Mariestad—Moholm

B. Icke räntabla ombyggnadsarbeten avsedda att upptas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram och att omedelbart avskrivas med anslag å driftbudgeten:

1. Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred
2. Kalmar—Berga
3. Göteborg—Vara—Skara
4. Vetlanda—Sävsjö

C. Icke räntabla ombyggnadsarbeten avsedda att upptas på beredskapsstat:

1. Gårdsjö—Mariestad—Forshem med Torved—Gullspång
2. Kalmar—Torsås—Karlskrona
3. Växjö—Hultsfred.

Kommittén hemställde i anslutning härtill, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen fatta principbeslut om ombyggnad av de under A och B här ovan upptagna linjerna.

I samband med Kungl. Maj:ts förslag om anslag för budgetåret 1953/54 till ombyggnad till normalspår av bl. a. linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp väcktes vid 1953 års riksdag motioner om vissa andra breddningsprojekt. I anledning härav framhöll *statsutskottet* (SU 9) att det med hänsyn till då pågående breddningsarbeten icke funnes utrymme att uppföra ytterligare sådana arbeten på statens järnvägars investeringsprogram. Utskottet saknade också möjlighet att på grundval av föreliggande material göra någon objektiv avvägning mellan olika behov och uttala sig till förmån för visst eller vissa projekt. Av dessa skäl ansåg sig utskottet icke kunna tillstyrka bifall till förevarande motioner, i vad de avsåge konkreta åtgärder i varje enskilt fall.

Samtidigt ville emellertid utskottet erinra om att huvuddelen av de i motionerna avhandlade frågorna tidigare varit föremål för prövning av 1943 års järnvägskommitté, som också framlagt förslag till inbördes angelägenhetsgradering av de ombyggnadsarbeten, som ansetts böra komma till utförande. Bortsett från Blekingebanorna och linjen Håkantorp—Forshem hade emellertid statsmakterna ännu icke tagit ställning till resultatet av kommitténs arbete. Den ovisshet om smalspårnätets framtida gestaltning, som blivit en följd härav, hade enligt utskottets mening uppenbart medfört bestämda olägenheter i skilda avseenden. För vederbörande lokala intressenter hade det sålunda ofta icke varit möjligt att träffa erforderliga avgöranden i fråga om bl. a. stadsplaneärenden, lokaliseringsspörsmål och markdispositioner. Men även för den mera långsiktiga planläggningen av statens järnvägars verksamhet syntes det utskottet vara till nackdel, att detta problemkomplex hölles svävande år efter år.

En konkret plan borde därför enligt utskottets mening uppgöras. Detta komme i sin tur att förutsätta en definitiv prövning av frågan, vilka smalspåriga järnvägslinjer som överhuvudtaget borde ombyggas till normalspår, vilka järnvägslinjer som även i fortsättningen borde bibehållas vid smalspårdrift och vilka järnvägslinjer som av allmänt trafikpolitiska eller transportekonomiska skäl eventuellt borde ersättas med andra kommunikationsmedel. Det borde vidare ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om en sådan plan, vilken snarast möjligt borde underställas riksdagens prövning.

*Järnvägsstyrelsen* framhöll i yttrande den 30 maj 1953 till Kungl. Maj:t, att det järnvägsekonomiska läget vore sådant, att utrymme för mindre lönsamma eller helt oräntabla investeringar avseende breddning av smalspårsbanor eller nybyggnad av banor icke funnes och att varje sådan åtgärd skulle ytterligare försämra ekonomin, såvida statens järnvägar icke befriades från att bära uppkommande driftförluster inklusive erforderlig kapitalavskrivning och förräntning. I vad mån i framtiden någon sådan förbättring av statens järnvägars ekonomi kunde väntas uppkomma, att det med bibehållande av den gällande målsättningen för företagspolitiken vid statens



järnvägar skulle bli möjligt att genomföra sådana investeringar, bleve förutom av allmänekonomiska förhållanden i hög grad beroende på den framtida trafikpolitiska utformningen. Då från olika håll föreslagits, att frågan om konkurrensproblemen på transportområdet, i första hand mellan järnväg och bil, skulle utredas (1953 års trafikutredning), hemställde järnvägsstyrelsen, att med utarbetandet av den utav riksdagen begärda planen för ombyggnad till normalspår av smalspåriga järnvägslinjer skulle få anstå tillsvidare.

Trafikutredningen delar i princip den av statsutskottet vid 1953 års riksdag uttalade uppfattningen, att en konkret plan för eventuellt ifrågakommande breddningsarbeten bör uppgöras, därvid utredningen förutsätter att planen grundas på en långsiktig bedömning av den framtida trafikutvecklingen. Trafikutredningen har därvid — bl. a. med hänsyn till att i stort sett samtliga smalspårslinjer ingå i den uti kap. XI (sid. 166 ff) angivna linjegruppen B, som omfattar sådana järnvägslinjer, beträffande vilka frågan om eventuell nedläggning bör utredas och prövas — ansett det lämpligt att för planens upprättande erforderliga breddningsundersökningar utföras parallellt med nedlägningsundersökningarna. I detta sammanhang må uppmärksammas, att det numera i belysningen av den utveckling, som ägt rum på trafikens område under 1950-talet, kan konstateras, att därest en breddningsplan grundad på för nämnda årtionde förväntad järnvägstrafik hade förelegat, en tillämpning av densamma skulle lett till mycket stora felinvesteringar.

Trafikutredningen har ej sett såsom sin uppgift att på grundval av analyser rörande varje särskild smalspårslinjes framtida driftförutsättningar efter det eventuella genomförandet av dess ombyggande till normalspår själv framlägga en breddningsplan eller att avge förslag om den framtida driftformen för envar av landets smalspåriga järnvägslinjer. I stället har trafikutredningen sökt att uppdra allmänna riktlinjer för smalspårslinjes upptagande i en sådan plan och för statsmakternas bedömning av smalspårsnätets framtid.

Sedan de smalspårslinjer, där breddning redan a priori torde få anses ändamålslös, uteslutits såsom undersökningsobjekt, synas mot den i dagens läge föreliggande trafikekonomiska bakgrunden för breddningsundersökning främst kunna ifrågakomma järnvägslinjerna *Kalmar—Berga* med sidolinjen *Sandbäckshult—Mönsterås*, *Finspång—Ljusfors* och *Forshem—Skara—Vara—Göteborg*.

Vissa andra järnvägslinjer, närmast *Karlshamn—Vislanda*, *Norrård—Kvarnamåla* och *Bredåkra—Växjö*, torde med hänsyn till tidigare uttalanden från riksdagens sida likaså böra undersökas.

I de fall, där i enlighet med vad sålunda anförts en undersökning av förutsättningarna för breddning av smalspårslinje numera kan ifrågakomma, bör såsom nämnts dylik undersökning verkställas i samband med nedlägg-

ningsundersökningen och redovisas jämsides med denna. Önskvärdheten av områdesvis utförda undersökningar gör sig emellertid med hänsyn till breddningens betydelse för järnvägslinjens inlemmande i det samlade normalspåriga järnvägsnätet kraftigare gällande beträffande breddningsundersökningarna än i fråga om enbart nedläggningsundersökning, och trafikutredningen har därför förutsatt att, i enlighet med vad som i olika sammanhang från skilda håll yrkats, breddningsundersökningarna i möjligaste mån utföras områdesvis. Detta önskemål har i förekommande fall påverkat undersökningsobjektens fördelning på undersökningsetapperna I—III (jfr sid. 167—170).

Allteftersom breddnings- och nedläggningsundersökningarna färdigställas och breddningsalternativet eventuellt befinnes böra förordas böra breddningsprojekten på grundval av Kungl. Maj:ts beslut härom av järnvägsstyrelsen införas i en allmän breddningsplan och där inbördes graderas efter räntabilitet. Såsom i det följande anföres hindrar detta icke, att ändringar i angelägenhetsgraderingen kunna befinnas böra äga rum av närings-, lokaliserings- och försvarspolitiska skäl.

De kostnads- och intäktsberäkningar, som kunna föranleda smalspårslinjes upptagande i breddningsplanen, måste vidare — om planen vid varje tidpunkt skall kunna tjäna såsom underlag för investeringsbedömningar — från tid till annan revideras. Skulle revisionen visa, att trafikekonomiska förutsättningar för linjes fortsatta medtagande i planen ej längre föreligga, bör linjen avföras därifrån.

Realiserandet av de i breddningsplanen upptagna projekten blir en fråga som torde få bedömas i den ordning, som tillämpas för statens järnvägars investeringar i övrigt.

### *C. Smalspårsnätets framtida utformning*

#### **1. Allmänna synpunkter**

Såvitt framgår av statens järnvägars driftstatistik för de särskilda järnvägslinjerna eller bandelarna torde, med undantag för de smalspåriga järnvägslinjer eller delar därav, som ombesörja förortstrafik (exempelvis Roslagsbanans förortslinjer och bandelen Göteborg—Sjövik av linjen Göteborg—Skara—Gårdsjö) eller viss intensiv vagnslastgodstrafik (exempelvis Dannemora—Hargshamn och Kimstad—Finspång) trafikintensiteten på smalspårsnätet numera icke i något fall överstiga 500 000 bruttotonkm per bankm och år och ligger genomsnittligt högst väsentligt lägre (år 1959 utgjorde den på statens järnvägars smalspårsnät 171 000 bruttotonkm per bankm). Detta förhållande innebär, att de smalspåriga järnvägslinjerna med nämnda undantag äro typiskt trafiksvaga linjer. Utvecklingen i fråga om bruttodriftprestationerna har under de senaste tjugo åren för de smal-

spåriga linjernas del gått i motsatt riktning mot normalspårslinjernas genomsnittliga trafikutveckling. Såsom exempel härpå kan nämnas, att antalet godsvagnaxelkm per bankm under nämnda tid ökat med ca 70 procent på normalspårsnätet men på smalspårnätet minskat med ca 50 procent. Smalspårslinjerna, vilka såsom tidigare nämnts omfatta 16 procent av hela järnvägsnätet, ombesörja endast 1,6 procent av det i bruttotonkm mätta trafikarbetet på detta nät. Några tecken, som tyda på ändring av utvecklingstrenden, kunna icke förmärkas. Det kan därför antas, att de smalspåriga järnväglinjernas redan nu markerade trafiksvaghet skall vid oförändrade utvecklingsbetingelser komma att i framtiden bli än mer utpräglad.

När det gäller att avgöra dessa alltmer trafiksvaga smalspårslinjers framtida gestaltning uppstår frågan i vad mån de av 1943 års järnvägskommitté i dess första betänkande anlagda synpunkterna härpå äga giltighet i dagens läge.

Järnvägskommitténs uttalande om den principiella önskvärdheten att ur allmän transportförsörjningssynpunkt göra de smalspåriga järnvägslinjerna såvitt möjligt likvärdiga med flertalet av landets normalspåriga järnvägar, torde i dag icke kunna betraktas såsom en rimlig målsättning. Åtskilliga av de normalspåriga järnvägslinjerna äro numera trafiksvaga, och en förändring från trafiksvag smalspårslinje till trafiksvag normalspårslinje torde regelmässigt — med hänsyn till ombyggnadsinvesteringens storlek — icke medföra förbättrad driftekonomi utan snarare motsatsen, vilket också järnvägskommittén konstaterat i flertalet undersökta fall.

Trafikutredningen har — för att erhålla en uppfattning om den inverkan på trafikutvecklingen, befolkningsförhållandena och näringslivet, som en smalspårig järnvägslinjes förändring till normalspår kan väntas medföra — i samarbete med järnvägsstyrelsens ekonomibyrå låtit verkställa en undersökning i nämnda hänseenden beträffande de till normalspår ombyggda smalspårslinjerna Håkantorp—Lidköping—Forshem (färdig år 1954), Kristianstad—Karlshamn (färdig år 1954) och Karlshamn—Karlskrona (färdig år 1957). Undersökningen, som redovisas i *bilaga XII B*, ger allmänt vid handen, att det ännu beträffande dessa breddningsföretag torde vara för tidigt att dra några generella slutsatser. Ombyggnaden till normalspår synes icke ha märkbart påverkat den fortgående nedgången i linjernas person- och styckeodstrafik, medan vagnslastgodstrafiken efter ombyggnaden företer en oenhetlig trend på de olika linjerna. Befolkningsinflyttningen till städer och andra större tätorter har icke hejdats, och industriutvecklingen synes ännu så länge icke ha undergått några mera betydande förändringar.

Järnvägskommitténs uttalande, att en oräntabel investering likväl kan betraktas såsom ur allmän synpunkt motiverad, om den för samhället medför avsevärda fördelar, är icke längre tillämpligt i fråga om ett stort antal smalspårslinjer, enär numera dessa fördelar såsom en följd av väg-

nätets utbyggnad och standardhöjning ofta kunna vinnas genom anlåtande av alternativa men mindre kostnadskrävande transportmöjligheter av likvärdigt slag.

Frågan om ombyggnad av smalspårslinjer i syfte att undvika omlastning av gods är i och för sig ett rent ekonomiskt spørsmål och bör enligt trafikutredningens uppfattning bedömas på samma sätt som varje annan nyinvestering i anläggningar för godstrafik. Såsom trafikutredningen tidigare (se sid. 81) framhållit synes för all nyinvestering, när det gäller godstrafik, lönsamhetskravet böra i princip upprätthållas. I likhet med 1944 års trafikutredning anser 1953 års trafikutredning — särskilt med tanke på den utveckling som omlastnings- och emballagetekniken under det senaste årtiondet genomgått (överföringsvagnar, gaffeltruckar, lastpallar, containers, piggy-backsystem etc.) — att de kostnader, som ombyggnad till normalspår medför, såsom regel icke stå i rimlig proportion till kostnaderna för fortsatt omlastning.

Den i olika sammanhang ofta framförda åsikten, att ett samband råder mellan näringslivets utveckling i ett trafikområde och järnvägsväsendets allmänna standard därstädes, kan i dagens läge icke tagas till intäkt för ett antagande, att breddning av smalspår är en ovillkorlig förutsättning för näringslivets fortsatta utveckling. Först må framhållas, att styrkan av ett dylikt samband, i den mån det föreligger, icke väsentligen torde vara beroende på det ifrågavarande järnvägsnätets karaktär av smalspårs- eller normalspårsnät, i varje fall ej sedan alternativa transportmöjligheter tillkommit. Däremot råder otvivelaktigt inom ett givet trafikområde ett klart samband mellan näringslivets utveckling och *hela* transportapparatens standard inom detsamma. Tyngdpunkten har emellertid inom många järnvägars trafikområden alltmer förskjutits mot landsvägssektorn, och det torde stå klart att ett stort antal av landets nuvarande järnvägslinjer icke skulle kommit till stånd, därest frågan om deras anläggande varit aktuell i dag.

Utvecklingen på det inrikes trafikväsendets område har under övergången till bilåldern gått så snabbt att flertalet av de förslag till ombyggnad av smalspårslinjer, som framlagts av järnvägskommittén, icke längre ha aktualitet. Bilåldern har så radikalt ändrat de förutsättningar, på vilka kommittén grundat sitt ställningstagande, att de samhällshänsyn, vilka kommittén fann uppväga den bristande räntabiliteten hos ombyggnadsprojekten, nu icke kunna tillmätas samma värde vid frågans bedömning. De kunna regelmässigt tillgodoses i annan form och till lägre samhälls-ekonomisk kostnad.

Vissa av de synpunkter på järnvägskommitténs argumentering och förslag, som här framförts, ha också kommit till uttryck i kommitténs skrivelse den 29 mars 1958 rörande järnvägslinjen Uddevalla—Bengtfors V, vari kommittén bl. a. anfört följande.

Kommittén vill inledningsvis erinra om att första delen av dess betänkande, vari behandlas de allmänna synpunkter, som enligt kommitténs mening främst borde beaktas vid fullgörandet av dess utredningsuppdrag, utarbetades och avgavs innan slutet på det andra världskriget ännu nåtts. Som konsekvens härav kom argumenteringen att i huvudsak bygga på erfarenheterna från 1930-talet såsom varande de senaste från tid med förhållanden, som man då ville betrakta såsom normala. Emellertid har utvecklingen blivit en väsentligt annan än vad man vid denna tid räknade med. Sålunda har det ännu icke kommit någon tidsperiod med sådan lågkonjunktur på arbetsmarknaden, som förutsattes för att arbeten med ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår skulle utföras.

Även utvecklingen av landsvägarnas motortrafik har under den förflutna delen av 1950-talet gått väsentligt snabbare och förutsättningarna för lönsam järnvägsdrift sålunda blivit sämre än de föreföllo, då kommittén erhöll sitt uppdrag, även om det var välbekant, att den på 1920-talet uppträdande konkurrensen om person- och godstrafiken skärpts redan under 1930-talet. Det är väl också oförnekligt, att det som följd av de näraliggande erfarenheterna från krigstiden förelåg ett visst önsketänkande beträffande framtiden, närmast innebärande, att avledningen av trafik från järnvägs- till landsvägsbefordran skulle kompenseras av nytillkommande trafikbehov.

Förväntningarna ha icke infriats, utan landsvägstrafiken har under 40-talets senare år och hittills under 50-talet utvecklats så att bilar, motorcyklar och mopeder äro på väg att bli var mans egendom och därmed har järnvägarnas, och även vägbussarnas persontrafik utsatts för en förödande konkurrens, som sätter in på alla avstånd. Firmabilarnas antal ökas också undan för undan. Jordbrukarnas traktorer sättas även in i landsvägstransporter. Samtidigt har målsättningen för vägarnas upprustning särskilt ifråga om bl. a. bredd och hjultryck blivit helt annan än som förutsågs på 1940-talet. I den mån denna målsättning förverkligas, blir landsvägstrafiken konkurrensdugligare på allt längre transportavstånd även vad gäller gods i vagnslaster. Smalspåriga bandelar tillhöra på grund av sina från början begränsade trafikuppgifter den kategori av järnvägar som äro sårbara i denna landsvägarnas renässans. Vidare har flyget nu inträtt i konkurrensen om resandefrafiken samt smågods- och posttrafiken. Relativt små städer har redan flygförbindelser och andra fordra att inlemmas i inlandsflyget. När kommittén den 24 september 1943 erhöll Kungl. Maj:ts bemyndigande att utreda smalspårsfrågan, hystes på sina håll den förhoppningen att ombyggnad av smalspårsbanor skulle medföra icke blott rationalisering och effektivare transporttjänst utan även stark ökning av den spårbundna trafiken. Den ovan antydda utvecklingen på trafikområdet har emellertid helt ändrat förutsättningarna för dessa förhoppningars realiserande. Särskilt erfarenheten från de senaste åren visar klart, att kommittédirektivens andra del om utredning beträffande vissa järnvägslinjers nedläggande erhållit djupare och allvarligare innebörd, än kommittén under de första åren av sin tillvaro kunde föreställa sig.

De riktlinjer, som trafikutredningen funnit böra vara vägledande för bedömningen av smalspårsnätets framtid, äro följande.

De för befolkning och näringsliv väsentliga transportbehov, som en smalspårslinje betjänar, böra i princip med i stort sett bibehållen transportstandard tillgodoses till lägsta samhällsekonomiska kostnad. De olika transportalternativ, som härvid kunna ifrågakomma, äro i regel *antingen* att efter nedläggning av järnvägsdriften ersätta densamma med landsvägs-

trafik *eller* att bibehålla järnvägslinjen såsom smalspårig *eller ock* att ombygga järnvägslinjen till normalspår.

I flertalet fall får såsom förut angetts breddningsalternativet anses kostnadsmissigt uteslutet till följd av trafikunderlagets ringa storlek, och en undersökning av detta alternativ måste då te sig mer eller mindre ändamålslös. I dessa fall blir det därför endast fråga om en nedläggningsprövning. Denna torde i regel kunna antas resultera i ett beslut om total eller partiell nedläggning. Uppkomsten och utvecklingen av alternativa och modernare transportmöjligheter gör att den tanken måste accepteras — och även torde i vida kretsar ha accepterats — att de lokalbetonade trafiksvaga järnvägslinjerna och kanske framförallt de smalspåriga, vilka genom skiljaktigheten i spårvidd från stambanenätet ofta ha en isolerad karaktär, måste läggas ned och lämna plats för bilålderns transportmedel. Skulle emellertid något av här åsyftade fall vid nedläggningsundersökningen visa sig hänförligt till de i kap. XI (sid. 160 ff) angivna alternativen 1—3 eller skulle eljest järnvägsdriften, med hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning, befinnas böra bibehållas tillsvidare, torde fortsatt smalspårsdrift få ses såsom enda ifrågakommande lösning.

När det gäller de fall, i vilka trafikutredningen såsom i föregående avsnitt angetts ansett breddningsundersökning kunna av olika skäl ifrågakomma, torde samtliga ovannämnda tre transportalternativ (landsvägstrafik, smalspårsdrift eller normalspårsdrift) böra lönsamhetsundersökas på grundval av mer- och mindrekostnadskalkyler samt inbördes jämföras. Skulle alternativet med nedläggning och ersättningstrafik på landsväg visa sig samhällsekonomiskt förmånligast (jfr sid. 162, alt. 4 eller 5) och ej efterätta kravet på tillfredsställande transportförsörjning, torde detta alternativ böra föredras. I övriga fall uppstår fråga om val mellan bibehållande av smalspårsdriften eller breddning av banan. Det är sålunda endast i fall av sistnämnda slag som frågan om breddning får aktualitet såvitt gäller trafiksvaga smalspårslinjer.

Valet torde här böra ske på basis av ren räntabilitetsbedömning, d. v. s. breddning bör komma till stånd, därest därigenom uppkommande förbättring av driftresultatet täcker de särskilda, till breddningen hänförliga kapitaltjänstkostnaderna.

Vad trafikutredningen här anfört har grundats uteslutande på trafikpolitiska överväganden. Detta utesluter emellertid icke, att även andra synpunkter, såsom arbetsmarknads-, lokaliserings- och försvarspolitiska, kunna influera på breddningsfrågornas bedömning och aktualisera andra breddningsprojekt än sådana som äro trafikekonomiskt motiverade.

Såsom i det föregående antytts torde efter avslutade nedläggnings- och breddningsundersökningar ett antal smalspårslinjer efter prövning komma att befinnas böra bibehållas tillsvidare, med de nackdelar som fortsatt bristande enhetlighet i spårviddhänseende kan innebära. Å andra sidan

bör icke bortglömmas, att det nuvarande smalspårsnätet förfogar över en till omfattningen icke obetydlig och till stor del nyanskaffad fordonspark, som icke lämpligen kan omändras för normalspår eller försäljas och som därför endast kan utnyttjas vid fortsatt smalspårsdrift. I och för sig skulle det väl kunna vara drifttekniskt lyckligare om järnvägsnätet i dess helhet vore enhetligt, men de ekonomiska uppföringar, som ett fullständigt enhetliggörande skulle kräva, äro icke i dagens och än mindre i morgondagens läge trafik- eller samhällsekonomiskt motiverade.

## 2. Vissa separata breddningsprojekt

Ehuru trafikutredningen såsom i det föregående angetts icke haft möjlighet eller sett såsom sin uppgift att framlägga förslag om den framtida driftformen för envar av landets smalspåriga järnvägslinjer, har utredningen för erforderlig konkretisering av problemställningarna i breddningsfrågan eller med anledning av särskild Kungl. remiss mera detaljerat studerat vissa separata breddningsprojekt. Trafikutredningen har ansett sig här böra närmare behandla dessa projekt såsom exempel fall. Vidare aktualiserar den fortlöpande förändringen i trafiksituationen en omprövning av vissa redan fattade, men ännu ej effektuerade beslut om breddning, vilka därför ansetts här böra upptas till särskild behandling.

### a. Järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Såsom framgår av bilaga XII A överlämnade Kungl. Maj:t den 17 juni 1955 riksdagens skrivelse nr 1955: 330 jämte statsutskottets i anledning av motionerna I: 266 och II: 360 angående ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara avgivna utlåtande nr 152 till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

På hemställen av trafikutredningen upprättade järnvägsstyrelsen samt överlämnade i mars 1957 kostnadskalkyler för ombyggnad till normalspår respektive för inspikning till 891 mm spårvidd av här ifrågavarande järnvägslinje ävensom kalkyl över driftkostnadernas förändring efter genomförandet av endera utav dessa ombyggnadsalternativ samt nedläggningskalkyl. Under erinran om att enligt den för 1948 års järnvägstaxekommittés räkning utförda separatredovisningen, avseende 1952 års trafik- och kostnadsförhållanden, kostnaderna för och intäkterna av denna bandels trafik utgjorde 1 991 000, respektive 565 000 kr., innebärande ett underskott för året av 1 426 000 kr., meddelade järnvägsstyrelsen, att en motsvarande av trafikutredningen begärd separatredovisning, avseende driftförhållandena å här ifrågavarande järnvägslinje år 1955, skulle kräva ett synnerligen omfattande arbete, som i väsentlig grad vore oberoende av det i redovisningen ingående antalet bandelar, varför styrelsen icke ansåge sig kunna tillgodose trafikutredningens önskemål på denna punkt.

De av järnvägsstyrelsen utförda beräkningarna voro baserade på 1955 års trafikvolym, 1956 års kostnads- och taxenivåer samt en räntefot av 4,5 procent. Ombyggnadskalkylerna gävo följande resultat:

	Medelsbehov, tkr
Breddning .....	10 900
därav reinvestering .....	3 900
Inspikning (exkl. kostnad för rälsbyte) .....	500

Kostnadsförändringarna efter genomförandet av ettdera utav dessa ombyggnadsalternativ hade grundats på utförd driftplanering och, för breddningsalternativets vidkommande, på antagandet att bandelen Kalmar—Torsås bibehölles med oförändrad spårvidd (alt. a), respektive ombyggdes till normalspår (alt. b). I breddningsalternativet hade vidare kapitaltjänstkostnaden för reinvestering beaktats endast i den mån den utgjorde räntekostnad för den av ombyggnaden betingade tidigareläggningen. Beräkningarna hade gett följande resultat:

	Årlig kostnadsförändring, tkr		
	Breddning		Inspikning
	alt. a	alt. b	
Drift-, underhålls- och administrationskostnader ....	— 122	— 156	— 85
Kapitaltjänstkostnader:			
fasta anläggningar .....	+ 415	+ 415	+ 23
rullande materiel .....	— 59	— 59	— 34
Saldo kostnadsförändringar	+ 234	+ 200	— 96

Nedläggningkalkylen, som förutsatts omfatta såväl järnvägstrafiken som kompletterande stycke godstrafik med bil (kretstrafik) men som icke innefattade merintäkter och merkostnader för eventuell ersättningstrafik, utvisade 566 000 kr. i intäktsbortfall, 1 571 000 kr. i kostnadsbortfall och följaktligen en resultatförbättring av 1 005 000 kr. genom nedläggningen. Med hänsyn till att de i kalkylen gjorda antagandena medfört, att enligt uppgift trafikbortfallet med stor sannolikhet överskattats, medan kostnadsminskningen underskattats, finge enligt järnvägsstyrelsen resultatförbättringen anses vara lågt beräknad.

Det torde bemärkas, att något försök att bedöma trafikvolym och trafikintäkter å bandelen efter en ombyggnad icke redovisats av järnvägsstyrelsen. Å andra sidan meddelade järnvägsstyrelsen samtidigt, att breddningen av linjen Karlshamn—Karlskrona väntades bli färdigställd före 1957 års utgång samt att styrelsen med anledning härav hade för avsikt att hos Kungl. Maj:t hemställa att i omedelbar anslutning härtill få minska spårvidden på linjen Karlskrona—Gullberna—Torsås—Bergkvara till 891 mm, trots att driften av denna bandel innebure en ekonomisk belastning för statens järnvägar. Genom en sådan åtgärd skulle trafikanterna, särskilt per-



sontrafikanterna, få vissa fördelar. Styrelsen räknade med att kostnaderna för spårviddsminskningen skulle komma att på några få år betalas av uppkommande driftkostnadsbesparingar samt att prövningen av frågan om järnvägslinjens status på längre sikt därför icke behövde påverkas av inspikningen.

Järnvägslinjen Karlshamn—Karlskrona öppnades såsom tidigare nämnts för normalspårsdrift år 1957. Frågan om den framtida gestaltningen av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara fick därigenom ökad aktualitet och ett för ändamålet tillsatt arbetsutskott inom trafikutredningen besökte den 4 september samma år trafikområdet för studium av trafikförhållandena därstädes, varvid vid möte i Karlskrona med representanter för ifrågakommande länsmyndigheter, primär- och sekundärkommuner samt andra berörda parter de lokala intressenternas uppfattning i järnvägsfrågan jämte upplysningar rörande dåvarande och för framtiden ifrågakommande trafikunderlag i området inhämtades.

Redan dessförinnan, den 3 september 1957, hade emellertid järnvägsstyrelsen i skrivelse till trafikutredningen meddelat, att styrelsen med hänsyn till det momentana järnvägsekonomiska läget och utsikterna för framtiden icke funne det möjligt för statens järnvägar att bära även efter inspikning av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara till 891 mm spårvidd kvarstående förluster till följd av driften på denna bandel. Styrelsen sade sig anse det nödvändigt att minska den ekonomiska belastning på statens järnvägar, som upprätthållandet av driften på trafiksvaga bandelar medförde, och att därför intensifiera nedläggningen av sådana bandelar. Styrelsen framhöll slutligen, att då kända järnvägsekonomiska omständigheter otvetydigt pekade på att det i det dåvarande läget icke kunde anses ekonomiskt försvarligt att vare sig bibehålla eller, än mindre, investera medel i en så förlustbringande bandel som Karlskrona—Torsås.

Med anledning härav anmälde trafikutredningen i skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 18 oktober 1957, att utredningen — som underhand av järnvägsstyrelsen erfarit att styrelsen så snart sig göra låte komme att till Kungl. Maj:t avlämna en utredning rörande nedläggning av driften på järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara jämte därmed sammanhängande frågor, däribland frågan om den utbyggnad av vägnätet och vägtrafiken, som ifrågakomme vid en nedläggning av järnvägsdriften — med hänsyn härtill samt till den omständigheten, att de lokala intressenterna vid det ovan berörda mötet i Karlskrona allmänt ställt sig mycket tveksamma till inspikningsalternativet, ansett ett ståndpunktstagande i järnvägsfrågan från trafikutredningens sida lämpligen böra anstå till dess resultatet av den nyss omnämnda nedläggningsutredningen förelåge.

Ehuru icke direkt sammanhängande med frågan om bandelens breddning torde i detta sammanhang böra omnämnas, att statens järnvägar

fr. o. m. den 1 juni 1958 indragit vissa tåg och överfört den med dessa tåg ombesörjda trafiken till landsväg i syfte att anpassa persontågsrörelsen och trafikeringsformen efter det vikande trafikunderlaget och de förändrade driftkostnadsförhållandena. Åtgärden rönt kraftiga invändningar bl. a. i form av dels en skrivelse den 27 maj 1958 till Kungl. Maj:t från företrädare för ortsintressena, dels motioner (I: B 132 och II: B 199) till riksdagen samma år, allt i syfte att rälsbusstrafiken skulle bibehållas respektive återinföras eller att, därest detta yrkande icke vunne bifall, avgifter enligt järnvägstaxa skulle tillämpas vid resor med de ersättande bussturerna m. m. Vidare ifrågasattes det berättigade i att trafikomläggningen vidtagits innan det åt 1953 års trafikutredning givna uppdraget att utreda frågan om bandelens framtida öde fullgjorts.

Ortsintressenternas framställning har — utöver remissbehandling — ännu ej föranlett Kungl. Maj:ts åtgärd, och motionerna ha på hemställen av statsutskottet (SU B 86) av riksdagen avslagits under hänvisning till att såväl frågan om återinförandet av rälsbusstrafik som taxesättningen i första hand syntes böra prövas av Kungl. Maj:t.

För egen del får trafikutredningen anföra, att utredningen av vad i ärendet förekommit bibragts den bestämda uppfattningen, att trafikunderlaget för bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara, bedömd separat, icke är eller kan väntas bli av sådan storlek och karaktär, att det motiverar någon mera betydande uppoffring av investeringsmedel, varken för inspikning eller, än mindre, för breddning. I sitt till statsutskottet vid 1958 års riksdag avgivna yttrande över nyssnämnda motioner anförde järnvägsstyrelsen bl. a. att underskottet å bandelen Karlskrona—Torsås—Bergkvara även efter de fr. o. m. den 1 juni 1958 gjorda tågindragningarna — i tågkm räknat icke mindre än 59 procent av tågrörelsen före nämnda tidpunkt — komme att bli betydande, enligt en preliminär undersökning av storleksordningen 0,5 milj. kr. per år. De kostnadsminskningar, som skulle stå att vinna genom spårets inspikning och som enligt den i det föregående (sid. 213) redovisade beräkningen kunde väntas uppgå till ca 120 000 kr. per år, torde enligt trafikutredningens uppfattning komma att vid nuvarande omfattning av tågrörelsen stanna vid ett betydligt lägre belopp, medan ökningen av kapitaltjänstkostnaderna för fasta anläggningar sannolikt — med hänsyn bl. a. till den efter år 1956 inträdda penningvärdesförändringen — bleve högre än den till 23 000 kr. per år beräknade.

Den s. k. Sydostkustbanekommittén (se bilaga XII A) har uti ett i november 1959 framlagt betänkande med förslag till anordnande av en sydostkustbana Stockholm—Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Malmö/Hälsingborg ansett att en sådan bana borde få sträckningen över Torsås, när linjen Kalmar—Torsås—Karlskrona vore 25 km kortare än linjen Kalmar—Emmaboda—Karlskrona, som eljest alternativt kunde ifrågakomma såsom del av sydostkustbanan.

Vid betraktande av linjen Gullberna—Torsås (och även linjen Torsås—Kalmar) ur sistnämnda synpunkt, d. v. s. såsom ett led i en tänkt sydostkustbana, må först uppmärksammas, att Sydostkustbanekommittén kostnadsberäknat breddning av linjen Kalmar—Torsås—Karlskrona till 21 milj. kr. eller omkring samma belopp som enligt kommittén skulle erfordras för upprustning av linjen Kalmar—Emmaboda—Karlskrona, därest på sistnämnda linje samma restider som på Torsåsbanan skulle erhållas.<sup>1</sup> Då den elektrifierade linjen Kalmar—Emmaboda—Karlskrona redan nu är av en god standard och under alla förhållanden får anses nödvändig att bibehålla, skulle en breddning av Torsåsbanan — vid det förhållandet att någon nämnvärd nytillkommande persontrafik, i en tid av vikande persontrafikunderlag för järnvägarna, icke torde vara att påräkna — endast leda till en viss omläggning av de lokala färdvägarna för den existerande persontrafiken och därmed innebära en betydande dubbelinvestering.

Frågan om breddning av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara har därför enligt trafikutredningens uppfattning icke något nödvändigt sammanhang med en tänkt sydostkustbana utan kan bedömas separat.

Trafikutredningen anser sålunda sammanfattningsvis, att skäl till inspikning eller breddning av järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara icke föreligga. Starka skäl synas i stället tala för linjens nedläggning. Beslut i denna fråga torde böra fattas sedan järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga berörande, inom järnvägsstyrelsen pågående undersökningar slutförts.

#### *b. Järnvägslinjen Kalmar—Berga och sydostkustbanekomplexet.*

Sydostkustbanekommitténs förenämnda betänkande överlämnades av chefen för kommunikationsdepartementet genom remiss den 23 februari 1960 till trafikutredningen för övervägande. En sammanfattning av detta betänkande återfinnes i bilaga XII A.

Den föreslagna sydostkustbanan förutsattes i betänkandet, såsom nämnts, få sträckningen över linjen Kalmar—Torsås—Karlskrona, vars breddning år 1956 kostnadsberäknats till 21 milj. kr. Breddning av linjen Berga—Kalmar hade icke kostnadsberäknats men uppskattades kosta 21,5 milj. kr. Härtill skulle komma kostnaden för upprustning av linjen Linköping—Hultsfred—Berga, uppskattad till 30 milj. kr. Genom dessa åtgärder eller för en sammanlagd kostnad av ca 73 milj. kr. skulle den tänkta sydostkustbanan erhålla stambanestandard. Eventuell elektrifiering av banan angavs kräva ytterligare 36 milj. kr.

<sup>1</sup> Restiden för persontåg på en breddad Torsåsbanan, 87 km, har av Sydostkustbanekommittén uppskattats till 50 eller allra högst 60 min. (Till jämförelse må nämnas, att restiden på linjen Stockholm C—Uppsala C, 66 km, för närvarande utgör för direktgående persontåg 53—55 min. och för persontåg, som stannar vid mellanstationer, ca 70 min.) Den nuvarande restiden på linjen Kalmar—Emmaboda—Karlskrona, 112 km, utgör — frånräknat väntetid vid tågbyte i Emmaboda — för direktgående tåg 94—102 min.

Trafikintensiteten på den ombyggda banan, baserad på trafiköverföring från andra linjer, antogs i betänkandet bli 0,9 à 1,2 milj. bruttotonkm per bankm och år. Härigenom samt genom vissa rationaliseringsåtgärder och tänkt trafikökning till följd av förbättrat konkurrensläge uppgavs för de i banan ingående bandelarnas del en resultatförbättring av 4 à 6 milj. kr. per år kunna förutses.

Vad de uppskattade investeringsutgifterna angår har trafikutredningen icke — bl. a. med hänsyn till att breddningsundersökning rörande bandelen Kalmar—Berga pågår inom järnvägsstyrelsen — funnit anledning att själv låta utföra några kostnadskalkyler för ombyggnadsarbetena. Det synes emellertid uppenbart, att därest sydostkustbanan skulle få den betydelse, som i betänkandet förutsatts, skulle till de förutsedda kostnaderna för breddning och upprustning komma andra betydande kostnader, exempelvis för utbyggnad av rangerbangård i Linköping. De trafikekonomiska förutsättningarna för en sydostkustbana äro enligt trafikutredningens mening icke gynnsamma. Även om samtliga i en sådan tänkt bana ingående delsträckor erhöle stambanestandard torde banans roll — utöver att ombesörja lokala transportuppgifter — komma att inskränkas till att avlasta södra stambanan vid de fåtaliga tillfällena, då dennas kapacitet är otillräcklig. Ur driftkostnadssynpunkt är det nämligen angeläget att fjärrtrafiken koncentreras till så få linjer som möjligt intill gränsen för deras kapacitet, och efter slutfört dubbelspårsbyggande och anordnande av automatisk linjeblockering samt genomförd rationalisering av rangering och godsomlastning torde södra stambanan komma att besitta betryggande kapacitet, som det i första hand gäller att utnyttja.

Den ökning av den nuvarande trafikintensiteten på de av ombyggnadsprojektet berörda banorna, som i betänkandet förutspåtts, är i fråga om såväl person- som godstrafiken baserad på en överflyttning av redan befintlig trafik från andra järnvägslinjer. Eventuella merintäkter på den tänkta sydostkustbanan motsvaras till helt övervägande del av mindreintäkter på södra stambanan med flera järnvägslinjer utan häremot svarande, antagbara kostnadsminskningar på dessa. Något försök att beräkna förändringen i den totala samhällsekonomiska kostnaden för det berörda trafikarbetet till följd av den ifrågasatta trafikomläggningen har icke gjorts i betänkandet, men det kan med bestämdhet förutses att denna kostnad kommer att bli betydligt större än för närvarande.

De i betänkandet framlagda beräkningarna kunna icke läggas till grund för ett ståndpunktstagande i sydostkustbanefrågan. Det väsentliga för bedömandet av denna fråga torde vara dels det resultat, som den inom järnvägsstyrelsen pågående breddningsundersökningen rörande linjen Kalmar—Berga kan ge, dels ock ställningstagandet till de övriga järnvägsinvesteringar, främst i fråga om södra stambanan, vilka syfta till att förbättra transportförsörjningen bl. a. i sydöstra Sverige.

Trafikutredningen anser för sin del att frågan om breddning av linjen Kalmar—Berga kan — med tillämpning av de allmänna riktlinjer härför, som trafikutredningen i det föregående uppdragit — bedömas separat under hänsynstagande närmast till breddningens betydelse för trafikutvecklingen inom Kalmar län.

Vad beträffar sydostkustbanetanken finner trafikutredningen att några avgörande skäl för anordnande av en sydostkustbana hittills icke förebragts. Frågan torde slutligt kunna bedömas i och med att de tidigare nämnda, inom järnvägsstyrelsen pågående undersökningarna rörande järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Kalmar—Berga slutförts.

*c. Järnvägslinjerna Bredåkra—Växjö, Norraryd—Kvarnamåla och Karlshamn—Vislanda.*

Av den tidigare redogörelsen (sid. 200 f) framgår, att 1946 års riksdag fattat principbeslut om breddning av såväl järnvägslinjen Bredåkra—Växjö som järnvägslinjen Karlshamn—Vislanda. Samtidigt uttalades — dock utan ställningstagande i sakfrågan — att bl. a. frågan om järnvägslinjen Norraryd—Kvarnamålas framtida gestaltning borde ägnas den största uppmärksamhet.

Breddningsbeslutets stora ekonomiska räckvidd har i betraktande av den vikande trafikutvecklingen föranlett trafikutredningen att genom en arbetsgrupp besöka de ifrågavarande järnvägslinjernas trafikområde för studium av trafikförhållandena därstädes samt att vid sammanträde i Växjö den 4 juni 1958 med representanter för ifrågakommande länsmyndigheter, primär- och sekundärkommuner och andra berörda parter inhämta de lokala intressenternas synpunkter på dessa linjers framtida gestaltning och deras uppfattning om förväntat framtida trafikunderlag. Av vad vid mötet framfördes erhöll trafikutredningen den uppfattningen, att möjligheterna till en förbättring av trafikunderlaget framstå såsom mycket begränsade. Från vissa lokalintressenters sida framfördes också tvekan om det befogade i att bredda båda de av riksdagsbeslutet omfattade linjerna, då en bättre användning av härför erforderliga investeringsmedel sannolikt kunde ernås genom att bredda allenast en av linjerna och att i övrigt upprusta vägnätet.

Vissa av trafikutredningen rörande de ifrågavarande järnvägslinjerna inhämtade trafikdata redovisas i följande sammanställning.

Vid granskningen av dessa data bör uppmärksammas *dels* att sträckan Ronneby—Bredåkra med hänsyn till i Kallinge befintliga industriers transporter tidigare kraftigt influerat siffrorna för hela linjen Ronneby—Bredåkra—Växjö men att dessa transporter efter breddningen av kustbanan Kristianstad—Karlskrona övergått till denna bana, *dels ock* att efter nämnda breddning trafik mellan exempelvis Karlshamn och Växjö varit hänvisad till att använda linjen Norraryd—Kvarnamåla, varför de där i fråga

Järnvägslinje	Tågkm år			Godsvagnaxelkm år			Bruttotonkm pr bankm år		
	1947	1954	1959	1947	1954	1959	1947	1954	1959
	T u s e n t a l								
Ronneby—Bredåkra									
—Växjö .....	365	451 <sup>1</sup>	390	3 327	2 468	653	362	307	135
Norraryd—Kvarnamåla...	..	59	59	..	76	80	..	68	62
Karlshamn—Vislanda ....	..	433	314	..	3 519	907	..	453	174

<sup>1</sup> Under åren 1950—1958 har rälsbussdrift genomförts.

om godsvagnaxelkm angivna siffrorna icke äro uttryck för någon reell trafikökning. Tagna tillsammans återspegla ovan anförda uppgifter en kraftig trafiknedgång inom ifrågakvarande trafikområde. Denna slutsats bestyrkes också av övriga uppgifter rörande trafiken; så t. ex. har antalet försålda personbiljetter på linjen Bredåkra—Växjö under åren 1950—1957 nedgått från ca 84 000 till ca 49 000. Under samma tid har antalet expeditioner fraktskycke-gods på linjen minskat från ca 91 000 till ca 51 000.

I belysning av den trafikutveckling, som ägt rum sedan riksdagens principbeslut fattades, står det för trafikutredningen klart, att det berättigade i att bredda redan endera av linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda numera kan ur samhällsekonomisk synpunkt starkt ifrågasättas och att under alla omständigheter breddning av båda dessa, varandra närliggande parallella linjer ur samma synpunkt måste anses helt utsluten.

Trafikutredningen förordar därför, att med det fortsatta verkställandet av riksdagens principbeslut i här förevarande fråga måtte anstå tillsvidare och att beslutet måtte omprövas, sedan ny breddningsundersökning kommit till stånd, avseende hela detta linjekomplex och upptagande följande tre breddningsalternativ, nämligen

- a) Karlshamn—Vislanda,
- b) Bredåkra—Växjö och
- c) Karlshamn—Norraryd—Kvarnamåla—Växjö, eventuellt med sidolinje till Tingsryd.

#### d. Järnvägslinjen Uddevalla—Bengtstors (Lelångenbanan).

Förslag om breddning av smalspårslinjen Uddevalla—Bengtstors V ha, såsom av bilaga XII A framgår, framställts i olika sammanhang. För att på ort och ställe bilda sig en uppfattning om trafikförhållandena besökte en arbetsgrupp inom trafikutredningen i juni 1958 Lelångenbanans trafikområde. Vid möte i Bengtstors den 3 i samma månad med vederbörande länsmyndigheter, berörda kommuner och större befraktare inhämtades de lokala intressenternas uppfattning om bandelens framtida gestaltning och om förväntat framtida trafikunderlag. Önskemål om breddning framställ-

des därvid från skilda håll men någon nämnvärd reell trafikunderlagsökning kunde icke ställas i utsikt. Likväl förutspåddes en uppblomstring av näringslivet i trafikområdet efter en eventuell breddning av banan, vilken skulle göra området attraktivt för etablerande av industriell verksamhet.

Bland de data, trafikutredningen inhämtat rörande trafiken på järnvägslinjen m. m., må här redovisas följande.

År	Tågkm	Godsvagnaxelkm	Bruttotonkm per bankm
	Tusental		
1947	444	3 103	240
1954	462	800	95
1959	366	315	67

Under åren 1952—1957 nedgick på bandelen antalet försålda personbiljetter från ca 84 000 till ca 61 000, antalet fraktstycke-godssändningar från ca 50 000 till ca 33 000 och antalet vagnslastgodssändningar från 5 989 till 5 477. Enligt 1952 års bandelsredovisning uppgingo bandelens driftkostnader till 2,5 milj. kr. och driftintäkter till 1,1 milj. kr., medförande ett driftunderskott av 1,4 milj. kr.

Trafikutredningens ifrågavarande arbetsgrupp besökte även de normalspåriga bandelarna Bengtsfors Ö—Arvikas och Beted—Skillingsfors' trafikområden. Näringsförutsättningarna och befolkningsförhållandena i förstnämnda bandels trafikområde syntes i stort likartade med motsvarande förhållanden i Lelångenbanans trafikområde, ehuru näringslivet torde vara mera utvecklat och differentierat i sistnämnda område. Tillgången till normalspårig järnväg torde sålunda icke i och för sig ha spelat någon avgörande roll för näringsutvecklingen. De vid Bengtsforsmötet uttalade förhoppningarna att en breddning av Lelångenbanan skulle i avsevärd grad påverka nämnda utveckling i banans trafikområde torde därför få betecknas såsom synnerligen osäkra, särskilt om hänsyn toges till föreliggande planer och arbeten på förbättring av de med banan parallellgående vägarna.

Medelsbehovet för en breddning av Lelångenbanan på sträckan Uddevalla—Billingsfors (normalspårig järnvägsförbindelse på sträckan Billingsfors—Bengtsfors Ö finnes redan) uppskattas vid 1957 års penningvärde till minst 18 milj. kr. Kapitaltjänstkostnaderna för en dylik investering torde endast till mycket ringa del — om ens till någon del — kunna täckas av till breddningen hänförlig ökning av driftintäkterna. Trafiken på bandelen Bäckefors—Bengtsfors V har också, såsom tidigare nämnts, numera nedlagts.

Trafikutredningen har med hänsyn till det anförda funnit en breddning utav kvarvarande del av Lelångenbanan vara helt utesluten ur trafik- och samhällsekonomisk synpunkt.

*e. Järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö.*

Såsom i den tidigare lämnade redogörelsen (sid. 201) omnämmts har 1945 års riksdag fattat beslut, att järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö skall med anlåtande av Bergsjö bredspårsfond ombyggas till normalspår. Å andra sidan har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 28 september 1959 hos Kungl. Maj:t hemställt om bemyndigande att lägga ned järnvägstrafiken på nämnda linje och riva upp spåranläggningen.

Trafikutredningen har rörande de olika trafikeringsalternativ, som ifrågakomma, inhämtat bl. a. följande data.

Antalet resor på bandelen har under åren 1945—1958 minskat med 87 procent och uppgick år 1957 till i genomsnitt 9 per vardag. Godstrafiken på bandelen har under samma tid minskat med 20 procent i fråga om styckegodset och 74 procent i fråga om vagnslastgodset. Genomsnittligt ombesörjdes år 1958 ca 33 expeditioner styckegods och 1 expedition vagnslastgods (om 14 ton) per vardag.

Vid nedläggning av järnvägstrafiken och inrättande av ersättningstrafik på landsväg beräknas resultatförbättringen för statens järnvägar uppgå till (mindrekostnader 418 000 kr. — mindrentäkter 41 000 kr. =) 377 000 kr. per år. Med hänsyn till att trafiköverföringen i sig icke beräknas medföra behov av vägutbyggnad eller utökning av fordonsparken kunna merkostnaderna för ersättningstrafiken beräknas bli förhållandevis obetydliga och avsevärt understiga järnvägstrafikens mindrekostnader. Alternativet med landsvägstrafik såsom ersättning för nedlagd järnvägstrafik ställer sig sålunda högst väsentligt billigare än ett bibehållande av järnvägsdriften.

Medelsbehovet för breddning av bandelen beräknas (vid 1958 års penningvärde) uppgå till 4,4 milj. kr. vid en standard, som medger framförande av loktåg med en största hastighet av 60 km/tim., till 3,8 milj. kr. vid en standard, där motsvarande hastighet utgör 40 km/tim., samt till 2,85 milj. kr. vid industrispårsstandard. Någon nämnvärd ökning av driftintäkterna torde en eventuell breddning ej medföra. En viss driftkostnadsreduktion torde däremot bli möjlig, ehuru det med säkerhet kan antas att den icke tillnärmelsevis skulle komma att uppgå till samma belopp som de till breddningen hänförliga kapitaltjänstkostnaderna. Det ekonomiska resultatet av bandelens drift skulle sålunda efter en breddning ytterligare försämrats.

Med hänsyn till det anförda bör enligt trafikutredningens uppfattning breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö icke komma till stånd. Trafikutredningen föreslår därför, att riksdagens breddningsbeslut i fråga om denna linje tillsvidare icke verkställs samt att, sedan ny överenskommelse träffats mellan staten och vederbörande lokala järnvägsintressenter rörande reglering — utan breddningsåtagande från statens sida — av det genom tidigare avtal uppkomna rättsförhållandet parterna emellan eller, därest dylik överenskommelse ej kommer till stånd, sedan järnvägsintressenterna



av staten erbjudits skälig kompensation för den uteblivna breddningen, Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att vid nämnda förhållande ompröva sitt breddningsbeslut.

Med hänsyn till de svårigheter, som under övergången till bilåldern uppstått och även fortsättningsvis kunna uppstå, när det gäller att bedöma de framtida trafikförutsättningarna på trafiksvaga järnvägslinjer, vill trafikutredningen slutligen förorda, att några icke omedelbart realiserbara breddningsåtaganden tillsvidare ej göras från statens sida. Risk föreligger eljest, att vid den framtida tidpunkten för desammas fullgörande en breddning kan komma att framstå såsom samhällsekonomiskt icke motiverad på grund av inträdda väsentliga förändringar i förutsättningarna för åtagandet.

*D. Sammanfattning av 1953 års trafikutrednings förslag i frågan om breddning av smalspåriga järnvägslinjer*

Trafikutredningen föreslår sålunda under åberopande av vad i detta kapitel anförts

*att* Kungl. Maj:t måtte godkänna av trafikutredningen uppdragna riktlinjer för breddningsfrågornas bedömande, innebärande bl. a. att under tiden fram till den 1 januari 1964 ifrågakommande breddningsundersökningar skola av järnvägsstyrelsen utföras i samband med nedläggningsundersökningarna samt att i en särskild breddningsplan endast skola upptas sådana breddningsprojekt, vilkas kapitaltjänstkostnader beräknas bli till fullo täckta av genom breddningen uppkommande driftresultatsförbättring.

*att* de i breddningsplanen upptagna projekten inrangeras bland statens järnvägars övriga investeringsprojekt och att realiserandet av breddningsprojekten sålunda sker i den ordning, som tillämpas för statens järnvägars investeringar i allmänhet, d. v. s. med hänsyn i första hand tagen till investeringarnas gradering efter räntabilitet,

*att* de trafiksvaga smalspårlinjer, som icke fylla fordringarna för upptagande i breddningsplanen men som vid nedläggningsundersökning befinnas tillsvidare icke kunna nedläggas, även fortsättningsvis skola trafikerar såsom smalspåriga,

*att* frågan om breddning av järnvägslinjen Kalmar—Berga prövas separat och att resultatet av nämnda prövning blir utslagsgivande för eventuellt fortsatta undersökningar angående anordnandet av en sydostkustbana,

*att* med det fortsatta verkställandet av 1946 års riksdags principbeslut om breddning av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö måtte anstå tillsvidare och att Kungl. Maj:t måtte, sedan ny bredd-

ningsundersökning avseende vissa alternativa lösningar av breddningsfrågan verkställdts, föreslå riksdagen att ompröva nämnda principbeslut,

samt att 1945 års riksdags beslut om breddning av järnvägslinjen Harmånger—Bergsjö tillsvidare icke verkställs och att Kungl. Maj:t, sedan pågående förhandlingar mellan staten och vederbörande lokala järnvägsintressenter avslutats, måtte föreslå riksdagen att ompröva nämnda beslut.

## KAPITEL XIII

### Järnvägarna: Nybyggnad av järnvägslinjer

Ännu under 1920-talet framfördes förslag om en rad nya järnvägsprojekt, huvudsakligen avseende enskilda banor. Under 1930-talet minskades emellertid under inflytande bl. a. av den växande bilismen intresset för nyanläggningar av järnvägar på ett markant sätt. I och med färdigställandet av inlandsbanan år 1937 kan den allmänna järnvägsbyggnadsepoken i vårt land anses i stort sett avslutad.<sup>1</sup>

I stort sett hade det svenska järnvägsnätet vid tiden före det andra världskrigets utbrott uppnått en mot då föreliggande trafikbehov svarande utsträckning, och bilismens utveckling efter kriget har medfört att järnvägsnätet i stora delar kommit att framstå såsom överdimensionerat. Nämda förhållande kan betraktas såsom en av orsakerna till att nya järnvägslinjer — med enstaka undantag — icke kommit till stånd under efterkrigstiden.

Med hänsyn till den omfattande utbyggnad av järnvägsnätet i regionalt hänseende, som sålunda ägt rum och som satt detta nät i stånd att i stor utsträckning absorbera tillgängligt trafikunderlag, är det naturligt att de järnvägsprojekt, som under de två senaste årtiondena framförts, avsett trafikområden med ett förhållandevis svagt trafikunderlag. Tillgodoseendet av där föreliggande trafikbehov har därför regelmässigt kunnat ske till lägre kostnad med anlitan av andra transportmedel. Detta förhållande — konkurrens om ett i sig självt klen trafikunderlag — har i regel gjort det såväl företags- som samhällsekonomiskt ofördelaktigt att realisera järnvägsprojekten, vilket utgjort en annan orsak till upphörandet av järnvägsnätets utbyggnad.

1939 års principbeslut om enhetliggörande i statens regi av det svenska järnvägsnätet har från enskilda intressenter till staten skjutit över frågorna om nyanläggning av järnvägslinjer, vilket medfört att lönsamhetskalkylerna för järnvägsprojekten kommit att baseras på bl. a. tillämpning av statens järnvägars enhetliga taxor med genomgående avståndsberäkning i stället för en efter driftkostnaderna och efterfrågeförhållandena av-

<sup>1</sup> En järnväg för allmän trafik färdigställdes dock senare, nämligen delen Ulricehamn—Jönköping av järnvägslinjen Borås—Ulricehamn—Jönköping. Företaget hade påbörjats i enskild regi, men slutförandet av detsamma finansierades av staten, som övertog järnvägslinjen i samband med dess slutliga färdigställande år 1940. Bandelen är numera, sedan den 1 september 1960, nedlagd.

passad snitttaxa, vars tillämpning skulle ökat driftintäkterna och därigenom förbättrat driftresultatet.

Vidare har järnvägsnätets förstatligande medfört, att det lokala inflytandet på frågan om tillkomsten av ny järnvägslinje icke kunnat göra sig gällande i samma utsträckning som tidigare, vilket också dämpat nybyggnadsutvecklingen.

Allt det sagda till trots ha åtskilliga järnvägsprojekt även på senare tid diskuterats. Gemensamt för nära nog samtliga projekt har varit, att de driftekonomiska betingelserna bedömts såsom svaga. Vid tillämpningen av statens järnvägars enhetliga taxor ha räntabilitetskalkylerna för projektet endast i något undantagsfall utvisat tillräcklig järnvägsekonomisk lönsamhet.

#### A. Tidigare förslag och åtgärder avseende nybyggnad av järnvägslinjer

I *bilaga XIII A* ha mera ingående behandlats under de senaste årtiondena framlagda förslag om nybyggnad av järnvägslinjer och i anledning därav vidtagna åtgärder. Vad som härvid förekommit är i huvudsak följande.

År 1947 föreslog norrlandskommittén i frågan om förlängning av ostkustbanan norrut från Härnösand att järnväg tillsvärd skulle anläggas på *sträckan Köpmanholmen—Örnsköldsvik—Umeå*. En dylik järnvägsanläggning skulle enligt järnvägsstyrelsens beräkningar kunna endast med 1 procent förränta anläggningskapitalet.

Norrlandskommitténs förslag och övriga ostkustbanans förlängning berörande utredningar och framställningar ha icke föranlett annan statsmakternas åtgärd än att för en kostnad av ca 4 milj. kr. industrispår anlagts mellan Örnsköldsvik och Gullänget (färdigställt år 1956) — en investering som beräknats bli fullt räntabel.

År 1952 avlämnade järnvägsstyrelsen en av norrlandskommittén föreslagen undersökning om anläggande av järnväg på *sträckan Kalix—Morjärv*. En dylik järnväg beräknades icke komma att ge full driftkostnads-täckning och än mindre täcka någon del av kapitaltjänstkostnaderna för anläggningen. Emellertid beslöt 1956 års riksdag att i arbetslöshetsbekämpande syfte för en beräknad kostnad av 25 milj. kr. godsspår skulle anläggas på sträckan, varvid anläggningskostnaden icke skulle belasta statens järnvägars räntepliktiga kapital. Arbetet beräknas slutfört hösten 1961.

År 1945 hos riksdagen och chefen för kommunikationsdepartementet väckta förslag om byggande av järnväg på *sträckan Haparanda—Haparandahamn* ha icke föranlett någon statsmakternas åtgärd för deras realiserande.

För att möjliggöra malmtransporter från ett nytt gruvfält, som LKAB beslutat öppna vid Svappavaara (i Norrbottens län), har efter av järnvägs-

styrelsen därom gjord framställning Kungl. Maj:t i propositionen nr 96 till 1961 års riksdag föreslagit anläggande av en järnväg för allmän godstrafik på *sträckan Malmbanan—Svappavaara* till en beräknad kostnad av, för statens järnvägars del, ca 40 milj. kr. Järnvägen bedömes såsom företagsekonomiskt fullt motiverad ur statens järnvägars synpunkt.

Järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen framlade år 1952 förslag om byggande av en järnväg på *sträckan Ljusdal—Sveg* för en beräknad kostnad av 26,3 milj. kr. Ett årligt driftunderskott om minst 350 000 kr., exkl. räntekostnader, beräknades dock uppkomma. Till viss del förutsattes kostnaderna för järnvägens anläggande och för anskaffande av rullande materiel finansieras med medel ur tillgängliga skogsvårds- och lågkonjunkturfonder. Förslaget har efter remissbehandling icke föranlett någon åtgärd för dess realiserande och motioner härom vid 1954 års riksdag ha avslagits.

Av 1943 års järnvägskommitté framlagda förslag om byggande av järnväg på *sträckorna Lärbro—Fårösund och Fagerhult—Åseda* ha, sedan järnvägslinjerna Lärbro—Burgsvik och Fagerhult—Sandbäckshult nedlagts, till följd av ändrade förutsättningar helt förlorat aktualitet.

Slutligen ha *vissa andra nybyggnadsprojekt*, såsom anläggning av mellanriksbanor i Dalarna och Värmland, en ny tvärbana genom södra Lappmarken och en småländsk kustbana, i olika sammanhang framförts. Med hänsyn till att samtliga dessa projekt beräknats bli synnerligen oräntabla ha de icke föranlett någon statsmakternas åtgärd för deras realiserande.

### *B. Den framtida behandlingen av nybyggnadsprojekt*

Trafikutredningen har i kap. V (sid. 81) hävdad den uppfattningen, att lönsamhetskravet i princip bör upprätthållas för all nyinvestering i syfte att tillgodose behov av godstransporter. Vidare torde byggande av järnväg icke böra ifrågakomma för nyetablering av persontrafik, som på järnväg ej beräknas bli lönsam, därest billigare, mot trafikbehovet svarande transportalternativ kunna tillgripas.

Principiellt bör sålunda enligt trafikutredningens uppfattning ur trafikpolitisk synpunkt lönsamhetskrav ställas på investeringar i varje ifrågakommande järnvägsbyggnadsprojekt. I praktiken kan å andra sidan, såsom i kap. XII framhållits, arbetsmarknads-, lokaliserings- och försvarspolitiska överväganden påverka bedömningen av huruvida visst projekt bör trots bristande räntabilitet komma till utförande. En bedömning ur nämnda synpunkter faller emellertid utom ramen för den trafikpolitiska målsättningen och därmed även utanför trafikutredningens utredningsområde. Utredningen anser sig dock böra fästa uppmärksamheten på konsekvensen av att dessa synpunkter tagas till intäkt för längre gående åtgärder än ett avstående från enbart själva förräntningskravet — d. v. s.

åtgärder som innebära avkall även på kravet att trafikintäkterna skola täcka åtminstone drift- och förnyelsekostnaderna för anläggningen. I sådant fall kommer den beslutade åtgärden att efter objektets färdigställande kontinuerligt kräva en insats av nya pengar, och den samhällsekonomiska belastningen av investeringsåtgärden omfattar då såväl investeringsbeloppet som det kapitaliserade värdet av den framtida årliga driftförlusten.

Då trafikutredningen sålunda icke ur andra än trafikpolitiska synpunkter — d. v. s. med aktgivande på lönsamhetskravet och den inbördes räntabilitetsgraderingen av olika järnvägsprojekt — funnit sig böra bedöma frågan om nybyggnad av järnvägslinjer och då, med undantag för järnvägsprojektet Malmbanan—Svappavaara, intet av de hittills framförda men ej realiserade nybyggnadsprojekten beräknats kunna bli fullt räntabelt, har utredningen icke ansett sig böra med aktgivande på trafikekonomiska förhållanden föreslå någon angelägenhetsgradering dessa projekt sinsemellan. Trafikekonomiskt sett är, med nämnda undantag, icke något av dem angeläget, och de torde sålunda i betraktande av de omfattande och trafikpolitiskt mycket betydelsefulla investeringsprojekt, som i övrigt föreligga inom järnvägssektorn, ej böra medtas i ett på trafikekonomiska grunder uppbyggt investeringsprogram.

Trafikutredningen har vid en översiktlig inventering av ifrågakommande järnväglösa områden inom landet — bortsett från smärre kompletteringar av järnvägsnätet genom anläggande av industrispår — icke kunnat finna, att för närvarande inom något av dessa områden trafikunderlaget och trafikrörelsen ha eller kunna förväntas efter eventuellt byggande av järnväg för allmän trafik därstädes få en sådan storlek och beskaffenhet, att en dylik anläggning kan bedömas såsom samhällsekonomiskt motiverad, om hänsyn tages till föreliggande möjligheter att på fullt tillfredsställande sätt till lägre kostnad tillgodose trafikbehovet landsvägsledes.

Under senare år har ett antal industrispår nyanlagts. Såsom regel har det då varit fråga om kortare stickspår till större industrier, vilka oftast också åtagit sig vissa förpliktelser gentemot statens järnvägar för trafikomfattningen på industrispåret. Regelmässigt har vid dylika anläggningar krävts, att det investerade kapitalet skall kunna förräntas i full utsträckning, vilket är helt i linje med trafikutredningens ovan angivna principiella inställning.

Sammanfattningsvis vill trafikutredningen sålunda framhålla, att av de järnvägsbyggnadsprojekt, som i det föregående redovisats och som ännu ej förts fram till slutgiltigt avgörande, i nuvarande läge icke något torde fylla de lönsamhetsfordringar, som trafikutredningen här uppställt såsom villkor för nybyggnad av järnvägslinje, samt att utredningen icke kunnat konstatera förefintligheten av något ytterligare nybyggnadsprojekt avseende järnväg för allmän trafik, vars realiserande kan te sig för närvarande eller inom överskådlig framtid trafikpolitiskt angeläget.

## KAPITEL XIV

### Järnvägarna: Ekonomisk målsättning samt taxesytem

År 1948 tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet sakkunniga för utredning av frågan om nya person- och godstaxor för statens järnvägar — 1948 års *järnvägstaxekommitté*. Kommittén avlämnade i november 1956 ett betänkande med förslag till dylika taxor (Statens järnvägars taxor, SOU 1956: 54). I fråga om de allmänna grunderna för statens järnvägars taxepolitik siktade förslaget mot en förbättrad anpassning av taxorna till förändringarna i järnvägstekniken samt i kostnads- och konkurrensförhållandena. Beträffande den konkreta utformningen av taxorna innebar förslaget icke någon mera genomgripande förändring av dessas principiella uppbyggnad i annan mån än att ett partiellt frångående av principerna om enhetliga avgifter i tid och rum förordades. Efter remissbehandling anmälde kommitténs förslag för 1958 års riksdag genom propositionen nr 77 (upprepad genom statsverksprop. B, bil. 8) angående driftbidrag till statens järnvägar. Anmälningen av taxeförslaget och departementschefens i propositionen gjorda uttalande, att de nya järnvägstaxorna i stort sett borde utformas efter de allmänna riktlinjer, som taxekommittén förordat, föranledde icke något uttalande av riksdagen (SU B 6, Rskr. B 74).

Sedan järnvägsstyrelsen efter överarbetning av taxeförslaget inkommit till Kungl. Maj:t med hemställan om godkännande av nya person- och godstaxor, fastställde Kungl. Maj:t dylika taxor att tillämpas, godstaxan från och med den 1 juli 1959 och persontaxan från och med den 1 september samma år.

En allmän revision av statens järnvägars taxor har sålunda nyligen ägt rum. Emellertid har denna revision av naturliga skäl mer eller mindre bestämts av dåvarande kostnads- och konkurrenssituation, som icke i annat hänseende skilde sig från vad som tidigare varit rådande än att statens järnvägar genom särskilt driftbidrag om då tillsvidare 100 milj. kr. årligen förutsattes skola beredas partiell ersättning för upprätthållandet av trafik på trafiksvaga järnvägslinjer i avvaktan på ställningstagande till 1953 års trafikutrednings kommande förslag.

Den kostnads- och konkurrenssituation på det inrikes transportväsendets område, som trafikutredningen funnit den statliga trafikpolitiken böra eftersträva, bygger — såsom av den tidigare redogörelsen framgår — bl. a. på ett genomförande av kostnadsansvarighetsprincipen inom samtliga in-

rikes trafikgrenar och en effektiv konkurrens i övrigt dem emellan, innebärande exempelvis att statens järnvägar genom statligt driftbidrag kompenseras för samtliga till följd av trafikeringsplikt uppkommande belastningar. Förutsättningarna för statens järnvägars framtida taxepolitik bli i en dylik kostnads- och konkurrenssituation delvis andra än dem, på vilka det nuvarande taxesystemet bygger, och trafikutredningen har därför funnit sig här böra bedöma frågan om de allmänna grunderna för statens järnvägars taxesättning mot bakgrunden av de riktlinjer för statens trafikpolitik, som trafikutredningen ansett böra vara grundläggande. Taxekommittén har också förutsatt, att vissa med taxepolitiken sammanhängande problem måste lösas i ett större trafikpolitiskt sammanhang. Slutligen ha till trafikutredningen — såsom i det följande närmare anges — för övervägande överlämnats vissa förslag till taxereformer, närmast anordnande av taxemässig samtrafik mellan järnväg och billinjer.

#### *A. Den ekonomiska målsättningen för statens järnvägars verksamhet*

Sedan slutet av 1800-talet har såsom ekonomisk målsättning för statens järnvägars verksamhet gällt, att — utöver täckning av kostnaderna för drift och avskrivningar — förräntning skall eftersträvas av ett på visst sätt fixerat, i järnvägarna nedlagt kapital, numera i statens järnvägars bokföring rubricerat såsom »Statskapital» (tidigare »Lånekapital att finansieras av trafikinkomster», se not 2 å sid. 68).

Till denna målsättning anslöt sig i princip 1948 års järnvägstaxekommitté under angivande, att den gällande ekonomiska målsättningen för statens järnvägar innebure »full realekonomisk kostnadstäckning och därutöver förräntning av det i statens järnvägar bokförda statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder», därvid med full realekonomisk kostnadstäckning bl. a. avsågs, att avskrivningar — på sätt som från och med budgetåret 1951/52 skett — ägde rum på grundval av avskrivningsobjektens återanskaffningsvärde enligt nupriser. Kommittén utgick vidare från att räntekostnaden för det av statens järnvägar disponerade statskapitalet liksom tidigare komme att kalkyleras efter medelräntefoten för den fonderade statskulden.

Beträffande frågan huruvida fulla avskrivningar enligt nupriser borde ske varje år förordade taxekommittén, att därest statens järnvägars intäkter under ett lågtrafikår bleve otillräckliga för möjliggörande härav, värde-minskningsavsättningen borde reduceras i sådan grad, att balans åstadkommes mellan intäkter och kostnader, varvid felande avskrivningsbelopp skulle föras »inom linjen» för att täckas av intäkter under kommande år. I konsekvens härmed föreslog kommittén, att under de då närmaste åren vid statens järnvägar eventuellt uppkommande överskott finge tagas i anspråk för täckande av den till 210 milj. kr. beräknade brist i avsättningar



till statens järnvägars värdeminskningskonto, som uppkommit under åren 1946—1951.

I *propositionen nr 77 till 1958 års riksdag* uttalade departementschefen, att den då gällande målsättningen för statens järnvägars verksamhet borde bibehållas. Förräntningen av statskapitalet borde dock ske, icke efter medelräntefoten för den fonderade statsskulden utan efter den räntefot, till vilken förräntningskravet bestämts för statens investeringar i allmänhet, då 4 procent. Vidare borde principen om fulla avskrivningar varje år efter nu-priser upprätthållas, för att en rättvisande resultatredovisning för statsbaneföretaget skulle ernås. Taxekommitténs förslag till reglering av underskott i rörelsen syntes i dåvarande järnvägsekonomiska läge icke ge tillräcklig garanti för avskrivningarnas fullgörande. Eventuellt uppkommande underskott borde i stället täckas genom anslag på driftbudgeten. Slutligen borde frågan om extra avsättningar för inhämtning av den kvarvarande bristen i avsättningarna för perioden 1946—1951 liksom också för budgetåret 1956/57 få bedömas efter framställning till Kungl. Maj:t i varje särskilt fall.

I utlåtande den 17 augusti 1957 över 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande hade trafikutredningen för det dåvarande icke funnit sig vilja göra erinran mot att den ovan angivna ekonomiska målsättningen för statens järnvägars verksamhet tillsvidare tillämpades. Detta uttalande grundade sig närmast på att trafikutredningens utredningsarbete på detta område då ännu ej nått sitt slutstadium samt på att denna målsättning icke stode i motsättning mot det trafikpolitiska system, som tillsvidare alltjämt äger tillämpning. Utredningen förbehöll sig emellertid att i här förevarande betänkande närmare ange sin definitiva ståndpunkt.

Vid bedömandet av frågan om målsättningen för statens järnvägars framtida företagspolitik måste bl. a. klarläggas, huruvida samma målsättning med avseende å avkastningen bör tillämpas för såväl det trafiksvaga järnvägsnätet som affärsbanenätet.

Den gällande ekonomiska målsättningen för statens järnvägar innebär ett visst avkastningskrav på järnvägsrörelsen såsom helhet. De trafiksvaga järnvägslinjernas olönsamhet har medfört, att statens järnvägar tvingats föra en mera kortsiktig taxepolitik på affärsbanenätet. Taxepolitiken har icke bestämts enbart av de trafikekonomiska förhållandena på detta nät utan även avsett att låta affärsbanenätet bidra till att täcka förlusterna på de trafiksvaga linjer, å vilka driften av hänsyn till andra samhällsintressen måst upprätthållas (jfr sid. 95).

Ett kostnadsutjämnande system<sup>1</sup> är i och för sig icke något för affärslivet främmande. Tvärtom torde det inom det enskilda näringslivet vara förhållandevis vanligt, att man uttar de priser och avgifter, som konkurrens-

<sup>1</sup> Jfr sid. 84, not 1.

läget medger, och att därigenom uppkommande överskott på vissa delar av rörelsen delvis tagas i anspråk för att upprätthålla andra delar av rörelsen, som icke täcka sina mindrekostnader. Emellertid sker detta endast för sådana grenar av rörelsen, som i framtiden kunna väntas bli lönsamma eller som, utan att det kan siffermässigt preciseras, antas indirekt tillföra den totala rörelsen vissa inkomster. Däremot är ett enskilt företag, om ej någon av dessa förutsättningar föreligger, inställt på att snarast nedlägga sådana delar av rörelsen, som ej täcka sina kostnader.

När det gäller statens järnvägar skulle det kunna hävdas, att under hela den hittillsvarande järnvägseran fram till början av 1950-talet de skilda järnvägslinjernas bidrag till täckande av järnvägsdriftens totala kostnader varit olika stora utan att uppenbara samhällsekonomiska nackdelar uppstått (i den mån icke den gradvis inträdda försämringen av statens järnvägars driftresultat utgör ett tecken härpå). Emellertid torde tidigare, på den tid då det statliga järnvägsnätet huvudsakligen bestod av stambanorna och innan landsvägstrafiken blev en jämbördig konkurrent till järnvägen, denna fördelning av kostnadstäckningen i allmänhet icke gått längre än att den kunnat — i stora drag — betraktas såsom ett sätt för täckande av järnvägs- trafikens residualkostnad, något som icke rimligen kunnat ge anledning till befogade invändningar från olika trafikantgruppers sida. Den del av denna kostnadsfördelning, som inneburit en kostnadsutjämning, d. v. s. att vissa trafikantgrupper fått bidra till att täcka en del av mindrekostnaderna för andra trafikantgrupper, torde sålunda tidigare varit tämligen begränsad. Det är i detta avseende som de senare årens utveckling medfört en avgörande och betänkelig förändring.

Mindreintäkterna från de trafiksvaga järnvägslinjer, på vilka driften tillsvidare alltjämt måste upprätthållas, täcka numera icke på långt när mindrekostnaderna för denna drift. I realiteten innebär därför ett fortsatt krav på förräntning av järnvägsdriften såsom helhet, att den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätets del avsevärt höjes (jfr sid. 178). Om emellertid statens järnvägar till följd härav på sina bärkraftiga linjer och sina lönsamma transporter nödgas göra ett extra taxepålägg, uppstå, då numera konkurrerande transportmedel finnas, betydande risker för en avledning av transporter till dessa, som icke betingas av deras tekniska och kommersiella överlägsenhet. Det förhöjda förräntningskravet på affärsbanenätet leder därigenom till att konkurrensrelationerna mellan olika slag av ekonomisk verksamhet snedvridas och inbjuder därmed till ur samhällsynpunkt ekonomiskt felaktiga dispositioner. Härtill kommer att det nu ej längre är möjligt för statens järnvägar att enbart genom höjningar av järnvägstaxorna erhålla trafikinkomster av sådan storlek, att det hittills uppställda ekonomiska målet uppnås.

Av det anförda framgår, att det hittillsvarande kostnadsutjämningsystemet inom statens järnvägar numera medför sådana olägenheter, att det-

samma varken ur järnvägsekonomisk eller ur samhällsekonomisk synpunkt längre kan godtas, låt vara att dessa olägenheter i viss mån begränsats genom de från och med budgetåret 1958/59 utgående driftbidragen till statens järnvägar. Möjligheter måste därför — såsom ett led i strävandena att genomföra en effektiv konkurrens på transportmarknaden — beredas statens järnvägar att anpassa taxesättningen på affärsbanenätet till de trafikekonomiska förhållandena på detsamma. I nämnda syfte har trafikutredningen i kap. XI (se sid. 182 f) förordat, att driftbidrag till statens järnvägar skall utgå till täckande av underskottet å de trafiksvaga järnvägs-linjer, på vilka driften tillsvi-dare upprätthålles. Ett sådant driftbidrag har också av järnvägsstyrelsen ansetts vara en förutsättning för att taxesättningen på affärsbanenätet skall kunna anpassas till de trafikekonomiska förhållandena därstädes.

En differentiering av den ekonomiska målsättningen för affärsbanenätet och för de trafiksvaga järnvägslinjerna är sålunda nödvändig. I fråga om affärsbanenätet tar målsättningen sikte på erhållande av visst nettoöverskott men i fråga om de trafiksvaga järnvägslinjerna på minimering av driftunderskottet och därmed av behovet utav driftbidrag.

I vad angår *affärsbanenätet* — på vars drift ur principiell synpunkt i stort sett endast företagsekonomiska aspekter böra anläggas — måste detta sålunda enligt trafikutredningens uppfattning anses såsom en separat rörelsegren. Det hittillsvarande förräntningskravet, betraktat såsom maximum för taxeuttaget, har helt sin upprinnelse i den monopolställning, som järnvägarna före bilismens genombrott innehade. De på förräntningskravet grundade maximitaxorna hade till syfte — förutom att möjliggöra eftersträvad förräntning — att skydda trafikanterna mot monopolmissbruk samt att dessutom vid den sålunda fastställda maximiavkastningen ernå bästa möjliga kapacitetsutnyttjande (volymmaximering). I dagens och än mer i framtidens trafiksituation, som präglas av en allt hårdare konkurrens, är statens järnvägars monopol — på vissa undantag när — helt försvunnet. Trafikanterna ha i dag icke längre något behov av ett statsreglerat taxeskydd; alternativa transportmöjligheter stå i stor utsträckning till buds och efter genomförandet av en effektiv konkurrens på transportmarknaden blir detta i än högre grad fallet.

Det torde sålunda med fog kunna hävdas, att det i nuvarande och än mer i kommande konkurrensläge på transportmarknaden icke föreligger någon fara för att järnvägstaxorna skulle höjas mera kraftigt, därest prissättningen på järnvägens transporttjänster bleve fri. Trafikutredningen anser sig ha anledning utgå från att statens järnvägar ej heller komma att begagna tillfälliga monopol- eller bristsituationer i transportförsörjningen för en extrem vinstmaximering. I detta sammanhang må erinras om de principer, som ligga till grund för gällande allmänna näringslagstiftning, vilken med det förslag rörande statens järnvägars taxesättning som trafikutredningen i det följande framlägger bör bli tillämplig också på statens järnvägars rörelse.

Ett skäl, som ibland anförts till stöd för en begränsning av statens järnvägars taxenivå medelst maximitaxor på sådant sätt, att de helt anpassades efter affärsbanenätets kostnadsnivå, har varit ett önskemål att hålla näringslivets produktionskostnader nere med hänsyn till läget och även till framtidsutsikterna på den internationella marknaden. Det finnes emellertid enligt trafikutredningens uppfattning icke anledning att principiellt betrakta taxesättningen för exportvaror på annat sätt än vad som gäller för andra varor (jfr 1948 års järnvägstaxekommittés betänkande, SOU 1956: 54, sid. 184). Dessutom må framhållas, att exportvarupriserna bestämma godstrafikanternas möjligheter att betala järnvägens fraktavgifter, och detta förhållande måste i sin tur av järnvägsekonomiska skäl inverka på statens järnvägars taxeuttag.

Genomförandet av ett system med effektiv konkurrens innebär, såsom tidigare nämnts, att inom alla inrikes trafikgrenar marknads- och kostnadsbetingelserna i sista hand bli den faktor, som bestämmer räntabilitetsutfallet. Att vid ett dylikt system beskära järnvägens räntabilitetsmöjligheter medelst huvudsakligen historiskt betingade maximitaxor saknar samhälls-ekonomisk grund.

Trafikutredningen anser under åberopande av vad sålunda anförts, att någon anledning att bibehålla maximitaxor inom järnvägstrafiken i princip icke längre förefinnes.

Slopadet av ett system med maximitaxor inom järnvägstrafiken medför att den övre gränsen för den möjliga avkastningen fritt bestämmes av kostnads- och efterfrågeförhållandena på den i effektiv konkurrens arbetande transportmarknaden. En eventuell begränsning av järnvägens möjligheter att optimalt utnyttja dessa förhållanden till ernående av största möjliga rörelseutbyte (vinstmaximering) kan, såsom tidigare antytts, icke motiveras av faran för monopolmissbruk. Statsjärnvägarna ha emellertid hittills betraktats icke blott såsom ett rent affärsföretag utan också såsom en institution av allmännyttig karaktär. I detta sammanhang må nämnas, att i många länder anspråken på avkastning från statsägda järnvägar till och med ha i näringsstödjande syfte uppgivits. En dylik näringssubvention är emellertid ej förenlig med det av trafikutredningen förordade trafikpolitiska systemet.

Den gällande målsättningen för statens järnvägars verksamhet innefattar såväl en maximigräns som en minimigräns för avkastningssträvandena. Det torde vara anledning att närmare analysera innebörden härav. Om — såsom hittills varit fallet — avkastning inlevereras till statsverket blott i den mån överskott återstår sedan fulla avskrivningar efter nupriser företagits, äger den eftersträfvade förräntningen lägsta prioritet bland olika kostnadsposter och är i fråga om möjligheterna till täckning helt beroende av marknadens utveckling. Häremot kan invändas att räntan på upplånat kapital borde betraktas såsom en kostnad, vilken statens järnvägars rörelse enligt kostnadsansvarighetsprincipen måste bära och som därför borde bestridas före

avskrivningar. Med ett dylikt betraktelsesätt ställes ett reellt förräntningskrav på statens järnvägar.

Till närmare belysning av ett dylikt krav på ränteavkastning i affärsbanerörelsen kan jämförelse göras med förhållandena inom ett privat storföretag. Detta arbetar regelmässigt med såväl eget kapital (aktiekapital och fonderat kapital) som främmande kapital (upplånat kapital). På det upplånade kapitalet måste affärsmessig ränta — redan före avskrivningar — betalas, och denna ränta utgör sålunda en kostnad av samma ofrånkomliga art som driftkostnaderna för rörelsen. Ägarna av det egna kapitalet erhålla däremot utdelning på detsamma endast i den mån nettoöverskott av rörelsen uppkomma.

För statens järnvägars del kan man räkna med antingen att hela det på affärsbanenätet belöpande statskapitalet betraktas såsom utifrån upplånat eller också att förslagsvis blott 75 procent därav betraktas såsom upplånat och återstående 25 procent såsom eget kapital. I det förra fallet skulle inbörden bli att statens järnvägar före verkställandet av avskrivningar skulle från sitt bruttoöverskott göra avdrag för räntebetalning till staten motsvarande  $4\frac{3}{4}$  procent av det på affärsbanenätet belöpande statskapitalet. I det senare fallet skulle detta ränteavdrag begränsas till 75 procent därav. Därpå skulle statens järnvägar ha rätt att företa fulla avskrivningar, och först om därefter överskott föreläge skulle, i likhet med vad som i princip gäller inom de enskilda företagen, staten såsom hypotetisk aktieägare i statens järnvägar erhålla avkastning även på resterande 25 procent av statskapitalet.

Trafikutredningen anser — för att statens järnvägar i ekonomiskt hänseende skola för framtiden bli mer jämställda med enskilda företag även i vad avser skyldigheterna — det renodlade räntekravet böra begränsas till den del av det på affärsbanenätet belöpande statskapitalet, som rimligen kan för ett stort järnvägsföretag anses motsvara utifrån upplånat kapital. Det synes lämpligt att bestämma låneandelen till 75 procent av statskapitalet, å vilken ränta bör beräknas enligt normalräntefoten för lån från statens utlåningsfonder, för närvarande  $4\frac{3}{4}$  procent (se sid. 178), och erläggas före avsättning till värdeminskningsskonto. Med det här anlagda betraktelsesättet kommer sålunda ej längre identitet att föreligga mellan räntekravet och de för den ekonomiska målsättningen gällande avkastningssträvandena. Dessa strävanden böra givetvis omfatta förräntning även av återstående 25 procent av statskapitalet. Den förräntning, som bör eftersträvas för affärsbanerörelsen och sålunda utgöra en allmän riktlinje för taxesättningen i den mån marknadsförhållandena så medge, torde till fullföljande av analogin med de privata företagen och under hänsynstagande till för dem föreliggande beskattningsförhållanden böra ta sikte på en förräntning om för närvarande 5 å 6 procent på affärsbanenätets *hela* statskapital.

Vad här sagts gäller givetvis endast förräntningskravet på det *existerande*

affärsbanenätet. När det gäller *nyinvesteringar* i järnvägsdriften böra, såsom i kap. IX framhållits, i princip det krav på högre räntabilitet uppställas, som kan följa av att det aktuella ränteläget ligger högre och av att 25 procent av nytillskjutet kapital behandlas såsom eget kapital, för vilket jämväl de vid privat företagsverksamhet föreliggande beskattningsförhållandena böra beaktas.

Trafikutredningen föreslår i enlighet med vad sålunda anförts följande modifikationer i den hittills gällande ekonomiska målsättningen för statens järnvägar. Strävan att erhålla viss avkastning på statskapitalet begränsas till den på affärsbanenätet belöpande delen av detta kapital och inriktas på en genomsnittlig förräntning om tillsvidare mellan 5 och 6 procent av denna kapitaldel. Av avkastningen hör ett belopp motsvarande för närvarande  $4\frac{3}{4}$  procent — d. v. s. normalräntefoten å lån från statens utlåningsfonder — å 75 procent av affärsbanenätets statskapital inbetalas till statsverket före avskrivningar.

I kap. VIII (sid. 107) har berörts den förhållandevis stora belastning på statens järnvägars ekonomi, som pensionsutgifterna under ett tämligen långt övergångsskede kunna beräknas komma att utgöra. För budgetåret 1960/61 beräknas statens järnvägars utgifter för löpande pensionsutbetalningar enligt det statliga pensionsreglementet — till följd av det stora antalet pensionärer — uppgå till ca 220 milj. kr., vartill komma avgifter för ATP om ca 21 milj. kr. Denna utgiftsbelastning motsvarar tillhopa inemot 30 procent av statens järnvägars löneutgifter. Det har av järnvägsstyrelsen upplysts, att denna höga finansiella belastning kan beräknas bestå under längre tid framåt. Angivna förhållande i förening med den omständigheten, att statens järnvägar icke getts möjlighet att i erforderlig utsträckning fondera medel för kommande pensionsutbetalningar, kan komma att väsentligt påverka statens järnvägars avkastningsmöjligheter.

Vid bedömandet av utgångspunkterna för taxesättningen bör — i överensstämmelse med hittills inom statens järnvägar tillämpad praxis — hänsyn till dessa statens järnvägars finansiella förpliktelser med avseende å pensionerna icke tagas i större utsträckning än de motsvara de försäkrings-tekniskt beräknade pensioneringskostnaderna. Härvid uppstår spörsmålet om hur uppkommande differens mellan dessa kostnader och de aktuella pensionsutgifterna skall finansieras under de närmaste decennierna. Trafikutredningen finner denna fråga böra göras till föremål för utredning i särskild ordning.

Såsom tidigare angetts ansåg 1948 års järnvägstaxekommitté den gällande ekonomiska målsättningen för statens järnvägars verksamhet innebära viss förräntning av statskapitalet i genomsnitt för längre tidsperioder. Ett dylikt betraktelsesätt medför att vid förekommande taxerevisioner bör eftersträvas ett rörelseresultat som medger dels en genomsnittlig förräntning av ovan angiven storlek under en lämpligt avvägd tidsperiod framåt

i tiden — exempelvis en period om sex år — (framåtblickande förräntning), dels också täckning för eventuellt under en på motsvarande sätt bestämd, bakomliggande tidsperiod uppkomna brister i täckningen av företagets avskrivnings-, ränte- och driftkostnader (bakåtblickande förräntning). Trafikutredningen finner en dylik strävan i taxesättningen vara företagsekonomiskt motiverad och förordar sålunda, att det av målsättningen omfattade förräntningskravet skall anses inkludera såväl framåt- som bakåtblickande förräntning.

Avskrivningar av statens järnvägars icke värdebeständiga anläggningstillgångar ävensom av omsättningstillgångarna ske numera enligt nupriser i form av normalavskrivningar, grundade på värdeminskingsberäkningar för de olika objekten. Att avskrivningarna ske enligt nupriser står i överensstämmelse med en god företagsekonomi, varför trafikutredningen anser detta förfarings sätt böra fortsatt tillämpas. Däremot anser utredningen att statens järnvägar, sedan av utredningen förordade åtgärder vidtagits i syfte att åstadkomma en gynnsammare kostnadsstruktur inom järnvägsdriften — d. v. s. sedan en effektiv konkurrens kommit till stånd — böra äga rätt att verkställa avskrivningar efter konjunkturläget, vilket innebär tillämpande av variabla avskrivningar, sammanlagt under en lämpligt avvägd tidsperiod, exempelvis sex år, totalt motsvarande på samma tid belöpande normalavskrivningar. Detta ter sig så mycket mer motiverat mot bakgrunden av de modifikationer i fråga om det av staten uppställda förräntningskravet, som trafikutredningen i det föregående föreslagit. Givetvis bör normalavskrivningsplanen för de olika objekten ge ett korrekt uttryck för den fortlöpande värdeminskningen.

Vad nu sagts gäller affärsbanenätet. I vad angår *de trafiksvaga järnvägs-linjerna* — i den mån de komma att bibehållas — böra också dessa beaktas såsom en separat rörelsegren.

Förräntningskravet på det i de trafiksvaga järnvägslinjerna nedlagda statskapitalet bör vid den anordning av driftförutsättningarna för dessa linjer, som i kap. XI förordats, så snart ske kan — i den mån så icke genom nedskrivning av statskapitalet redan skett — slopas. Trafikutredningen förutsätter, att järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t avger härav föranledd nedskrivningsframställning.

I fråga om de trafiksvaga järnvägslinjerna böra, där ej särskilt avskrivningsanslag anvisats, årliga normalavskrivningar äga rum enligt avskrivningsplan.

Även om förräntningskravet på de trafiksvaga järnvägslinjerna slopas, innebär detta icke ett avstående från kravet på minimering av driftunderskottet. Då det får förutsättas, att statens järnvägar med beaktande av företagsekonomiska synpunkter givetvis eftersträva bästa möjliga rörelseresultat, torde dock behov av föreskrift om minimitaxa (jfr sid. 99) i regel

ej föreligga. Taxan får å andra sidan icke sättas högre än som står i överensstämmelse med en tillfredsställande transportförsörjning.

Investeringar för förbättring eller utbyggnad av trafiksvaga järnvägs-linjer måste — såsom tidigare framhållits — framstå såsom i sig själv räntabla, om de skola komma till stånd. Dylika investeringar kunna givetvis i vissa fall få verkan endast på kostnadssidan, men de kunna i andra fall, där investeringen möjliggör en förbättrad trafikprestation, också påverka intäktssidan. Investeringarnas avkastning bör tagas i anspråk för att minska driftbidraget till vederbörande trafiksvaga järnvägslinje.

### *B. Allmänna synpunkter på statens järnvägars taxesystem*

Den nuvarande taxeplikten för statens järnvägar innefattar skyldighet att vid avgiftssättningen icke överskrida av Kungl. Maj:t fastställda, i tid och rum enhetliga taxor. Dessa bygga på de genomsnittliga kostnadsförhållandena för hela järnvägsnätet och ha, givetvis med beaktande av efterfrågeförhållandena så långt möjligt varit, måst inbördes avvägas med sikte på att ge en för hela detta nät fixerad avkastning. Taxekonstruktionen såsom sådan medger för närvarande endast anpassning nedåt i form av avgiftsnedsättningar, medan författningsenlig möjlighet för statens järnvägar att genom avgiftshöjningar på viss linje eller under viss tidsperiod kompensera sig för toppbelastningskostnader saknas. Ett dylikt taxesystem är icke förenligt med den strävan till transportavgifternas anpassning till kostnadsstrukturen och efterfrågeförhållandena, som trafikutredningen funnit böra vara vägledande för taxesättningen (jfr sid. 115).

Den väsentligaste förutsättningen för en företagsekonomisk taxesättning på *affärsbanenätet* är att taxekalkylen ej behöver belastas med några till de trafiksvaga järnvägslinjerna hänförliga mindrekostnader. Denna förutsättning föreligger icke i dagens läge; dels belastas affärsbanenätets ekonomi helt med underskottet på de i linjegrupp B ingående trafiksvaga järnvägslinjerna — ett underskott som endast successivt försvinner i och med linjernas nedläggning — dels medför också linjegrupp A, för vilken underskottet uppskattats tillsvidare till 97 milj. kr. per år (se sid. 172), en dylik belastning. Mot dessa underskott står närmast för innevarande budgetår (1960/61) ett driftbidrag om 80 milj. kr. Först sedan samtliga nedläggningsbara trafiksvaga järnvägslinjer nedlagts och därav betingade kostnadsreduktioner kunnat genomföras samt ett driftbidrag av nämnda storleksordning därigenom kommit att någorlunda motsvara det faktiska underskottet av kvarvarande järnvägslinjer i linjegrupp A, skulle enbart de till affärsbanenätet hänförliga kostnaderna kunna bli att beakta i taxekalkylen. Såsom av redogörelsen i kap. XI (sid. 182 f) framgår skulle vid en dylik driftbidragsomfattning en sådan situation icke kunna beräknas föreligga före budgetåret 1967/68. I och med att driftbidraget däremot i



överensstämmelse med trafikutredningens förslag höjes i enlighet med de principer, som ligga till grund för beräkningen av i tablå XI: 9 (sid. 183) angivna belopp, uppstå å andra sidan möjligheter för en snabbare anpassning av statens järnvägars taxor på affärsbanenätet till kostnads- och efterfrågeförhållandena på detsamma, och trafikutredningen förordar att dessa möjligheter tillvaratas. Anpassningen kan givetvis äga rum på olika sätt, men närmast till hands torde vara att den redan nu föreliggande möjligheten till införande av specialtariffer för vissa trafikslag eller transportrelationer ytterligare utnyttjas. Till anpassningsförutsättningarna hör också den av trafikutredningen tidigare i detta kapitel förordade nedskrivningen av det i de trafiksvaga järnvägslinjerna nedlagda statskapitalet.

I kap. VIII (sid. 114 f) har framhållits, att ett av de främsta hindren för en effektiv konkurrens från statens järnvägars sida utgöres av skyldigheten att på ett vidsträckt linjenät med starkt varierande kostnadsförhållanden tillämpa i tid och rum enhetliga taxor. Såsom nyss nämnts sakna statens järnvägar för närvarande möjlighet att överskrida dessa taxor, där så eljest skulle varit motiverat av kostnadshänsyn och möjligt med hänsyn till trafikefterfrågan. Förverkligandet av ett system med effektiv konkurrens förutsätter därför i princip att de hittills grundläggande kraven på taxornas enhetlighet i tiden och i rummet efterges eller modifieras.

En olägenhet av enhetlighetskravets slopande skulle kunna tänkas bli, att trafikanterna icke på förhand komme att kunna själva beräkna sina transportkostnader. Emellertid måste det, när såsom hos järnvägen antalet kunder är synnerligen omfattande och företagets geografiska utbredning stor, vara en institutionell nödvändighet att de i rörelsen tillämpade befordringsavgifterna äro i betydande utsträckning enhetliga, för att planmässighet i verksamheten skall kunna uppnås. En dylik enhetlighet ligger också i linje med trafikföretagets intresse att erbjuda en god kundtjänst. Vad de stora godstransportuppdragen angår, inhämta befraktarna redan nu regelmässigt offert från statens järnvägar. Det väsentliga i förevarande sammanhang synes vara att statens järnvägar äga möjlighet till den taxedifferentiering, som motsvarar kostnads- och efterfrågevariationerna. När dessa faktorer så motivera, böra sålunda höjningar av de ordinarie taxorna kunna företas (jfr i övrigt sid. 232).

Statens järnvägar böra sålunda i sin rörelse tillämpa normaltaxor, vilka må kunna såväl under- som överskridas vid avgiftssättningen i det enskilda fallet. Avvikelserna från normaltaxorna kunna då ta formen av *antingen* specialtariffer, vilka få karaktären av generellt gällande avvikelser från normaltaxan med avseende å visst trafikslag, viss transportrelation och/eller viss tidsperiod, *eller ock* separata transportavtal.

Den kostnads- och efterfrågeanpassning av järnvägstaxorna, som trafikutredningen förordat, innebär på längre sikt en omprövning av det för närvarande i godstrafiken tillämpade värdetarifferingsystemet. En i enlig-

het härmed gjord omläggning innebär i praktiken endast ett fullföljande av redan gjorda revideringar av värdetarifferna i riktning mot dylik anpassning.

En anpassning av taxorna till de skilda järnvägslinjernas varierande kostnadsförhållanden kan drivas mer eller mindre långt. I mest långtgående form skulle anpassningen innebära införande överlag av s. k. snitttaxor, d. v. s. särskilda taxor för varje järnvägslinje, enligt vilka avgifterna vid trafik över flera järnvägslinjer uträknas separat för varje i denna trafik ingående delsträcka och därefter sammanläggas. Motsatsen härtill är, att vid trafik över flera järnvägslinjer transportavgiften för hela transportuppdraget bestämmes med hänsyn tagen till det totala transportavståndet enligt *en enda* avståndsindelad taxa, s. k. genomgående avgiftsberäkning. Användandet av specialtariffer för olika transportrelationer kan givetvis föranleda, att avgiften för anslutningstransport kan i framtiden komma att snittberäknas, men trafikutredningen har i avsaknad av utredning på denna punkt för sitt resonemang i det följande till utgångspunkt tagit nuvarande system med genomgående avgiftsberäkning.

De gällande, på dylik avgiftsberäkning uppbyggda järnvägstaxorna kännetecknas bl. a. av att avgifterna äro avståndsdegressiva, d. v. s. att priset per avståndsenhet faller med stigande transportavstånd. Kostnadmässigt motiveras avståndsdegressionen i första hand av att vissa med transporten förenade kostnader äro i stort sett oberoende av transportavståndet och därför, då de utslås på de olika transportuppdragens avståndsenheter, per enhet minska med stigande transportavstånd. Vidare kunna järnvägsdriftens variantkostnader, i den mån de äro degressiva, utgöra motiv för avståndsdegressivitet i taxorna. Degressionen är också ett uttryck för taxornas anpassning till efterfrågeförhållandena på transportmarknaden. Slutligen torde degressionen i fråga om de längsta transportavstånden i nuvarande gestaltning tillgodose vissa näringspolitiska och sociala intressen.

Norrlandskommittén föreslog år 1946 i sitt betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84) en skärpning av de då gällande järnvägstaxornas degressivitet på det sättet, att för norra Norrland ett geografiskt järnvägsavstånd om 2 km skulle räknas såsom blott 1 tariffkm och att inom den övriga delen av järnvägsnätet norr om Söderhamn, Bollnäs och Orsa 1½ km geografiskt järnvägsavstånd skulle räknas såsom 1 tariffkm (s. k. virtuell avståndsberäkning), allt i syfte att i görligaste mån skapa likartade transportbetingelser i Norrland och övriga delar av landet. I anledning av motioner (I: 137 och II: 231) till 1949 års riksdag hemställde riksdagen i skrivelse (SU 144, Rskr. 263) till Kungl. Maj:t att bl. a. förslaget om virtuell avståndsberäkning måtte upptas till behandling utan avvaktande av 1948 års järnvägstaxekommittés undersökningar i övrigt. Sedan järnvägsstyrelsen verkställt en förberedande utredning rörande de ekonomiska verkningarna

för statens järnvägar av den ifrågasatta taxeändringen, fann Kungl. Maj:t i beslut den 30 mars 1951 med hänsyn till samma dag vidtagna ändringar i statens järnvägars taxor skrivelsen icke föranleda någon Kungl. Maj:ts ytterligare åtgärd i fråga om bl. a. tillämpningen av virtuell avståndsberäkning.

I den år 1959 av särskild utredningsman till Kungl. Maj:t avlämnade redogörelsen för inventering av kvarstående olösta norrlandsfrågor har emellertid angetts, att ett slutligt ståndpunktstagande till bl. a. norrlandskommitténs förslag om virtuell avståndsberäkning icke ansetts böra ifrågakomma förrän 1953 års trafikutredning framlagt här förevarande betänkande. Trafikutredningen finner därför anledning att här något beröra nämnda spörsmål.

Sedan norrlandskommitténs förslag framlades, ha successivt vid företagna taxerevisioner tarifferna för de längre avstånden höjts relativt mindre än för de kortare, vilket sålunda inneburit en generell skärpning av taxedegressiviteten. Senast har på grundval av 1948 års järnvägstaxekommittés förslag genom de år 1959 genomförda taxerevisionerna en strukturförändring av taxorna i denna riktning ägt rum. De vidtagna åtgärderna synas i stort sett ha inneburit ett realiserande av föreliggande önskemål om skärpt avståndsdegressivitet i den utsträckning, som med rimligt beaktande av statens järnvägars företagsekonomiska synpunkter framstått såsom möjlig.

Järnvägstaxekommittén avstyrkte för sin del ur företagsekonomisk synpunkt taxesänkningar, som ginge utöver de av kommittén för de långa transportavstånden föreslagna. Järnvägsstyrelsen anförde för sin del i yttrande över taxekommitténs förslag, att redan de av taxekommittén föreslagna sänkningarna måste föranleda intäktsbortfall för statens järnvägar. Ett genomförande av norrlandskommitténs förslag om virtuell avståndsberäkning skulle enligt trafikutredningens uppfattning sannolikt föra så långt, att mindrekostnadstäckning ej skulle uppnås, vilket vore liktydigt med att en näringssubvention komme att lämnas. En näringssubvention i denna form låter sig emellertid icke förena med den principiella inställning till hithörande spörsmål, som trafikutredningen tidigare deklarerat (jfr sid. 80). Järnvägens taxesättning måste, vid ett system med effektiv konkurrens, på alla punkter stå i överensstämmelse med de järnvägsekonomiska intressena, och järnvägstaxorna böra därför, såsom tidigare nämnts, utformas i anslutning till kostnads- och efterfrågeförhållandena. Trafikutredningen finner av anförda skäl ett taxesystem med virtuell avståndsberäkning icke vara trafikpolitiskt motiverat.

Vad ovan anförts har närmast tagit sikte på affärsbanenätet. Men även i fråga om *de trafiksvaga järnvägslinjerna* synas affärsbanenätets normaltaxor böra tjäna såsom riktlinje för taxesättningen. Normaltaxorna avses,

såsom tidigare nämnts, ge utrymme för de olika järnvägslinjernas kostnadsvariationer, och även om kostnaden per försald trafikenhets på de trafiksvaga bandelarna är förhållandevis hög, synes det i och för sig antagligt att normaltaxenivån kommer att så långt rimligt är någorlunda motsvara kostnadsförhållandena på dessa bandelar. Ifrågakommande avvikelser från normaltaxorna böra givetvis ha till syfte att minimera behovet av driftbidrag men böra, såsom tidigare framhållits, ej gå utöver vad som kan anses förenligt med ett tillgodoseende av kravet på tillfredsställande transportförsörjning.

Järnvägstaxorna fastställas för närvarande — med vissa undantag — av Kungl. Maj:t. Med det trafikpolitiska system, som trafikutredningen förordar, bör det för framtiden i stället tillkomma järnvägsstyrelsen att själv bestämma statens järnvägars taxesättning under beaktande av de synpunkter på densamma, som trafikutredningen här anför.

Frågorna om likabehandling i taxehänseende av trafikanterna och om skyldigheten att offentliggöra tillämpade transportavgifter ha behandlats i kap. VIII.

Trafikutredningen har icke sett såsom sin uppgift att här mera detaljerat behandla statens järnvägars taxesystem utan har endast sökt ange vissa allmänna riktlinjer för taxesystemets uppbyggnad i riktning mot effektiv konkurrens på transportmarknaden. I ett hänseende har trafikutredningen likväl funnit sig böra mera i detalj ingå på taxeutformningen, nämligen i vad avser olika former av samtrafik järnväg—billinje, vilken fråga behandlas i nästföljande avsnitt.

### C. Taxemässig samordning av järnvägs- och billinjetrafik

#### 1. Begreppsbestämningar

Samordning i form av samtrafik mellan järnväg och billinje kan ske på i huvudsak följande tre sätt, nämligen

a) genom *trafikteknisk* samordning av trafiken, främst med avseende å tidtabellernas utformning i syfte att möjliggöra direkt genomgående trafik järnväg—billinje;

b) genom *expeditionell* samordning av transportavtal berörande järnväg—billinje, innebärande att transportavgiften för hela befordringssträckan kan erläggas på ett enda expeditionsställe och i ett för allt, och att därvid, i fråga om godsbefordran, garanti erhålles för godsets överföring från det ena transportmedlet till det andra genom trafikföretagens försorg; samt

c) genom *taxemässig* samordning av trafiken i form av annan och förmanligare taxesättning för genomgående trafik järnväg—billinje än som

skulle bli följden av en sammanläggning av avgifterna enligt å vartdera transportmedlet eljest tillämpade taxor.

Den taxemässiga samtrafiken kan ske antingen på grundval av de båda transportmedlens separata taxor, vilka vid samtrafik på olika sätt reduceras (*samtrafiktaxa i form av reducerade snitttaxor*) eller också med tillämpande av en enda taxa uppbyggd på genomgående avståndsberäkning (*egentlig samtrafiktaxa*).

Den taxemässiga samtrafiken kan dessutom vara antingen *allmän*, d. v. s. tillämpbar för alla transportrelationer (med de inskränkningar som gälla för vissa trafikplatser) i förhållande till viss plats på billinje, eller också *speciell*, d. v. s. tillämpbar endast för vissa bestämda transportrelationer i förhållande till en dylik plats.

## 2. Nuvarande taxemässig samtrafik

*Samtrafiktaxor i form av reducerade snitttaxor* tillämpas på åtskilliga håll i speciell taxemässig samtrafik. Sålunda förekomma dylika taxor mellan järnvägsstationer på större orter och vissa billinjehållplatser i närheten av dessa orter. Typiskt för detta slag av samtrafiktaxor är, att de ha karaktären av lokalt begränsade punktnedsättningar.

*Taxemässig samtrafik med tillämpning av egentlig samtrafiktaxa* förekommer för närvarande endast i nedan angivna fall.

På statens järnvägars 116 km långa *billinje Övertorneå—Pajala* förekommer allmän taxemässig samtrafik med järnvägsnätet, varvid järnvägstaxa tillämpas. Billinjen, som närmast tillkom såsom ersättning för en på 1920-talet projekterad järnväg, betraktas i de flesta hänseenden såsom en integrerad del av statsbanenätet. Redan de utredningar, som lågo till grund för billinjens inrättande, utvisade att den skulle gå med förlust. Så blev även fallet, och den årliga förlusten har under senare år varit av storleksordningen  $\frac{1}{2}$  milj. kr.<sup>1</sup> Härtill ha bl. a. också bidragit nedsättningar av den ordinarie järnvägstaxan i Tornedalsområdet, den s. k. tornedalstaxan.

Allmän taxemässig godssamtrafik förekommer mellan järnvägsnätet och den enskilda *billinjen Arvidsjaur/Slagnäs—Arjeplog*. Sålunda befordras i samtrafik på den 88 km långa billinjen Arvidsjaur—Arjeplog styckegods och på den 61 km långa billinjen Slagnäs—Arjeplog vagnslastgods mot avgifter enligt järnvägstaxa till eller från Arjeplog jämte vissa tilläggsavgifter.

Allmän taxemässig godssamtrafik förekommer vidare mellan järnvägsnätet och den av Svenska Lastbil AB trafikerade, 37 km långa *billinjen Vitvattnet—Karlsborgs bruk (Norrbotten)*. Samtrafiken omfattar enbart gods till eller från AB Statens Skogsindustrier i Karlsborgs bruk. Avgifter i samtrafiken utgå enligt järnvägstaxa med vissa tillägg.

Allmän taxemässig samtrafik med tillämpning av egentlig samtrafiktaxa har slutligen övergångsvis i enstaka fall förekommit vid nedläggning av järnvägslinje, i avsikt att mildra övergången till snitttaxor. Numera tillämpas dock vid järnvägsnedläggning ofta det inledningsvis nämnda systemet med expeditionell

<sup>1</sup> År 1955: 536 000 kr.; år 1956: 470 000 kr.; år 1957: 521 000 kr.; år 1958: 475 000 kr. och år 1959: 397 000 kr.

samtrafik samt, i undantagsfall, samtrafiktaxor i form av reducerade snittaxor vid allmän eller speciell samtrafik.

I detta sammanhang bör även omnämnas den biltrafik, som statens järnvägar bedriva i form av s. k. kretstrafik och som innebär, att styckegods till och från stationer på viss järnvägslinje befordras med lastbilar till och från vissa s. k. huvudstationer. Denna överföring av gods från järnväg till landsväg betingas av trafiktekniska och/eller trafikekonomiska skäl och är att betrakta såsom en intern rationaliseringsåtgärd, dessutom syftande till förbättrad trafikantservice i och med att kretstrafiken, där så kan ske, kombineras med utkörning och avhämtning av styckegods. Fraktdebitering sker enligt järnvägstaxa, i förekommande fall med tillägg för forsling till och/eller från godsets mottagare, respektive avsändare.

### 3. Kommittéförslag och framställningar om anordnande av taxemässig samtrafik

I *bilaga XIV A* lämnas en mera ingående redogörelse för vissa förslag, som i olika sammanhang framlagts rörande anordnande av taxemässig samtrafik järnväg—billinje. Av dessa förslag må här i korthet beröras följande.

I sitt betänkande angående vissa åtgärder till förbättrande av transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84) framlade *norrlandskommittén* bl. a. förslag om *dels* inrättande av ett antal s. k. *stambillinjer* (såsom substitut för järnvägar) i Norrland, *dels* införande av genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa för gods- och personbefordran på stambillinje såväl i lokal trafik som i samtrafik med järnväg och *dels* utbyggande och förbättring av gällande system för godssamtrafik mellan järnväg och annan billinje än stambillinje.

Mot förslaget restes invändningar från bl. a. *järnvägsstyrelsen*, *järnvägsrådets arbetsutskott*, *generalpoststyrelsen*, *kommerskollegium*, *statens biltrafiknämnd* och *Sveriges industriförbund*. Enär järnvägstaxorna vore uppbyggda för ett transportmedel med annan teknisk och ekonomisk struktur än billinjetrafiken, skulle en tillämpning av desamma på stambillinjerna säkerligen bli förlustbringande. Vidare komme ett genomförande av förslaget sannolikt att medföra krav på enahanda taxeförmåner för övrig bilinjetrafik i landet.

1944 års *trafikutredning* konstaterade i sitt betänkande med förslag rörande vissa frågor avseende det inrikes trafikväsendet (SOU 1947: 85) att genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa i samtrafik järnväg—billinje kunde förväntas medföra betydande driftunderskott för billinjen. I fråga om personsamtrafiken förordade utredningen emellertid undersökning av möjligheterna att tillämpa järnvägstaxa med tillägg av en fast övergångsavgift. Därest i fråga om godssamtrafiken järnväg—billinje i något fall genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa ansåges behöflig och lämplig, borde efter mönster av taxekonstruktionen i godssamtrafiken mellan skilda järnvägsförvaltningar ett system med övergångs-, ban- och omlastningsavgifter komma till användning. Utredningen ansåg stort

behov föreligga av samtrafik järnväg—billinje i fråga om smärre stycke-godssändningar (högst 20 kg), för vilka också på ett relativt enkelt sätt taxemässig samtrafik borde kunna åstadkommas.

*Järnvägsstyrelsen* anförde i sitt remissyttrande över betänkandet, att i princip hinder icke mötte för det av trafikutredningen föreslagna systemet med särskilda tilläggsavgifter, därest dessa avvägdes på lämpligt sätt. Åtminstone i fråga om fraktberäkningen för godssändningar i samtrafik förefölle emellertid detta system omständligare än det dittills tillämpade.

*Järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen* behandlade i sitt betänkande med förslag till förbättrade kommunikationer i Härjedalen och nordvästra Hälsingland (SOU 1952: 27) frågan om stambillinjer såsom ersättning för järnväg på sträckorna Ljusdal—Sveg och Röjan—Hede—Fjällnäs och anförde i fråga om den förstnämnda sträckan bl. a., att införandet av i samtrafik järnväg—stambillinje förutsatt genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxor, vilken kunde beräknas regelmässigt medföra driftförlust på stambillinjen, torde nödga till en synnerligen förlustbringande taxeomläggning i denna riktning på andra ställiga billinjer. Beträffande den sistnämnda sträckan konstaterade utredningen, att för turisttrafiken på Härjedalen genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa vid samtrafik mellan billinjen Röjan—Hede—Fjällnäs och järnvägsnätet icke skulle innebära någon mera väsentlig reduktion av biljettpriserna. Däremot skulle det vid fjärrgodsbefordran uppstå en avsevärd lättnad för befolkningen i Funäsdalsområdet, därest järnvägstaxa tillämpades för hela befordringssträckan. Storleken av den belastning, som samtrafik med genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa mellan Härjedalens stambillinjer, å ena, samt järnvägsnätet, å andra sidan, skulle medföra, uppskattades av utredningen till minst 200 000 kr. per år, räknat enligt 1950 års taxenivå.

I yttrande över betänkandet anförde *järnvägsstyrelsen* bl. a., att den icke vore övertygad om att förhållandena inom det här berörda området vore så särpräglade, att icke krav på motsvarande förmån med lika stort fog kunde komma att resas från skilda håll i landet.

1948 års *järnvägstaxekommitté* framhöll i sitt här tidigare omnämnda betänkande, att införande av taxemässig samtrafik järnväg—billinje enligt järnvägstaxa kunde väntas komma att medföra avsevärda intäktsminskningar för statens järnvägar. På något längre sikt kunde man möjligen i vissa fall vänta sig ökad trafik genom taxesamordning, men denna torde ej kunna kompensera intäktsbortfallet genom avgiftssänkningen, vilket särskilt gällde godstrafiken. I den mån emellertid den kommande utvecklingen medförde rationellare och mindre kostnadskrävande omlastningsmetoder etc. samt därigenom skapade förutsättningar för en viss taxesamordning för kombinerade järnvägs- och biltransporter, torde man i första hand få räkna med järnvägstaxa med vissa tilläggsavgifter.

I utlåtande över betänkandet framhöll *järnvägsstyrelsen*, att taxesamtrafik med direkt tillämpning av järnvägstaxa måste anses vara trafikekonomiskt direkt olämplig. Däremot kunde det i speciella fall vara kommersiellt motiverat att, utan att gå så långt, tillämpa en avgift som vore något lägre än summan av de separata järnvägs- och bilavgifterna. *Kooperativa förbundets styrelse* betonade, att genomgående avgiftsberäkning i godssamtrafik, även om icke allmänt genomförbar, vore av avsevärd betydelse för att underlätta fraktförhållandena i Norrland, och *Sveriges lantbruksförbund* ansåg att en taxesamordning skulle betyda mycket för landsbygden. Vid nedläggning av trafiksvag järnvägslinje kunde det vara motiverat att tillämpa järnvägstaxa med viss tilläggsavgift. *Svenska omnibusägareförbundet* ville i sitt remissutlåtande starkt understryka, att utvecklingen mot en effektivare transportapparat måste förutsätta att kostnadsolikheterna olika transportmedel emellan komme till uttryck i prissättningen på deras tjänster.

Frågan om anordnande av taxemässig samtrafik järnväg—billinje har vidare behandlats i motioner vid ett flertal riksdagar.

I två likalydande *motioner*, *I: 217 och II: 351*, väcktes vid 1945 års riksdag förslag om åtgärder för införande snarast möjligt av genomgående taxeberäkning mellan statsbanorna och statens järnvägars busslinjer i Bohuslän.

I utskottsutlåtanden över dessa motioner framhölls, att det ifrågavarande spörsmålet icke lämpligen borde upptas till särskild behandling för Bohusläns del, bl. a. med hänsyn till att införande av egentlig samtrafiktaxa i en landsdel med fog kunde ge anledning till motsvarande krav från andra delar av landet, samt att införandet av en dylik taxa i större omfattning skulle medföra mycket kännbara järnvägsekonomiska följder, vilka för det dåvarande ej läte sig överskådas. Motionerna föranledde icke någon riksdagens åtgärd.

I en vid samma års riksdag väckt motion, *II: 405*, framlades också förslag om utredning angående ordnande genom statens försorg av reguljär gods- och persontrafik på landsvägarna i sådana glesbefolkade delar av landet, som icke kunde tillgodoses med järnvägsförbindelser, under tillämpande av genomgående zontariffer med statens järnvägar. I enlighet med riksdagens hemställan överlämnade Kungl. Maj:t denna motion till 1944 års trafikutredning för att tagas i övervägande av utredningen.

I två likalydande *motioner*, *I: 99 och II: 186*, till 1946 års riksdag hemställde motionärerna — under hänvisning till att frågan om införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill anslutande billinjer icke borde begränsas till en landsdel — om utredning bl. a. av denna fråga i dess helhet. Vid utskottsbehandlingen av motionerna underströks, att avsaknaden av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och billinje många gånger måste verka betungande för trafikanterna, särskilt i sådana lands-



delar, där befolkningen för sina resor och transporter i betydande omfattning vore hänvisad att begagna båda dessa färdmedel. Vederbörande utskott förutsatte, att vid behandlingen av denna fråga inom 1944 års trafikutredning och norrlandskommittén icke blott Norrlands utan även andra landsdelars behov av genomgående taxeberäkning komme att beaktas.

I två likalydande *motioner*, I: 137 och II: 231, väcktes vid 1949 års riksdag förslag, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t hemställa bl. a., att plan för anläggande av sådana stambillinjer, som föreslagits av norrlandskommittén, måtte upprättas och underställas riksdagen. På rekommendation av statsutskottet (SU 144) hemställde riksdagen i skrivelse (Rskr. 263) till Kungl. Maj:t bl. a., att den ifrågasatta planen måtte upprättas. Chefen för kommunikationsdepartementet hade i direktiven för 1948 års järnvägstaxekommitté förutsatt, att frågan om inrättande av stambillinjer skulle upptas till övervägande, sedan taxekommitténs förslag behandlats. Sedan så numera skett, har Kungl. Maj:t genom beslut den 9 december 1960 förordnat, att riksdagens skrivelse i den del den avsåge upprättandet av en plan för inrättande av stambillinjer icke skulle föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

I två likalydande *motioner*, I: 190 och II: 283, till 1952 års riksdag hemställdes, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande förutsättningarna för bedrivande av linjetrafik för person- och godsbefordran å linjerna Kiruna—Pajala, Kiruna—Karesuando och Pajala—Muodoslombolo—Karesuando med tillämpande av vid godsbefordran genomgående fraktoberäkning och vid persontrafik genomgående zontariffberäkning med statens järnvägar.

Statsutskottet fann i utlåtande nr 222 över motionerna skäl kunna åberopas för att staten på ett eller annat sätt lämnade sin medverkan till en lösning av frågan om en förbättring av trafikförhållandena inom den nordligaste delen av Norrbottens län. De ekonomiska konsekvenserna av en dylik medverkan gjorde det å andra sidan nödvändigt, att man på förevarande område iakttog en viss försiktighet. Utskottet föreslog, att en utredning rörande de åtgärder som i berörda hänseende kunde vara erforderliga måtte komma till stånd. Riksdagen beslutade i överensstämmelse med utskottets förslag (Rskr. 431), och genom remiss den 20 november 1953 överlämnade Kungl. Maj:t riksdagens skrivelse i ärendet till 1953 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörande av utredningsupdraget.

I två likalydande *motioner*, I: 88 och II: 170, väcktes vid 1954 års riksdag förslag om anordnande av samtrafik mellan statens järnvägar och de enskilda bussföretagen i Norrland. Statsutskottet underströk (SU 170) att en lösning i positiv riktning av den i motionerna berörda samtrafikfrågan framstode såsom ett angeläget önskemål.

Vidare upptogs i två likalydande *motioner*, I: 160 och II: 353, till 1954

års riksdag ånyo frågan om införande av genomgående zontariffberäkning mellan statens järnvägar samt postverkets och statens järnvägars samtliga busslinjer. Allmänna beredningsutskottet (Allm. BU 13) fann de i dessa motioner framförda önskemålen om genomgående taxeberäkning förtjäna det största beaktande från statsmakternas sida. Det vore enligt utskottets uppfattning en angelägenhet av stor vikt att i trafikhänseende missgynnade delar av landet, enkannerligen norrlandslänen, finge sina berättigade önskemål om billigare och mera rationellt samordnade transporter tillgodosedda utan större tidsutdräkt.

Med hänsyn till att de i ovanberörda motioner till 1954 års riksdag avsedda spörsmålen voro under utredning inom 1948 års järnvägstaxekommitté, föranledde motionerna icke någon riksdagens åtgärd.

Utöver vad tidigare angetts ha vidare vissa framställningar om införande av taxemässig samtrafik järnväg—billinje av Kungl. Maj:t överlämnats till 1953 års trafikutredning för övervägande.

Sålunda överlämnades genom Kungl. Maj:ts remiss den 18 november 1954 en av *Kalixälvdalens samarbetskommitté* gjord framställning om inrättande av en statlig stambillinje på sträckan Töre—Överkalix—Korpilombolo—Tärendö—Anttis.

Vidare överlämnades genom Kungl. Maj:ts remiss den 10 januari 1958 till trafikutredningen en av *länsstyrelsen i Norrbottens län* år 1946 gjord framställning, att Kungl. Maj:t måtte dels uppdra åt järnvägsstyrelsen att verkställa utredning rörande statlig biltrafik å vägsträckan Kiruna—Pajala, dels förordna att postdiligenslinjerna Pajala—Muodoslombolo, Övertorneå—Korpilombolo—Pajala och Gällivare—Pajala skulle överföras till statens järnvägars förvaltning ävensom att statens järnvägars zontaxa skulle tillämpas för genomgångstrafiken Övertorneå—Pajala—Kiruna.

#### 4. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag

##### a) *Generell tillämpning av järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet*

Ekonomiska konsekvenser för statens järnvägar  
Bland faktorer av betydelse för bedömandet av de ekonomiska konsekvenser för statens järnvägar, som skulle följa av en generell tillämpning av de gällande järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor, kunna nämnas trafikstrukturen, skiljaktigheter i de samtrafikerande trafikföretagens taxesystem, transportavgifternas storlek i de enskilda transportfallen, av tariffändringen föranledda förändringar av trafikvolymen samt — i den mån tariffändringen berör från varandra fristående trafikföretag — det dem emellan tillämpade avräkningssystemet.

Trafikstrukturen inverkar på olika sätt. Om samtrafiken utgör en ringa

del av statsbaneföretagets totala trafik, betyder en tariffändring av detta slag självfallet mindre än i sådana fall, där samtrafikens andel av den totala trafiken är betydande. På denna punkt kunna vissa slutsatser dras av en inom järnvägsstyrelsen verkställd undersökning avseende år 1954 (se SOU 1956:54, sid. 127) beträffande den i statens järnvägars egen regi, d. v. s. av SJ Biltrafik bedrivna busstrafiken. Av denna undersökning framgick, att de med resa på järnväg kombinerade bussresorna utgjorde endast 6 procent under högtrafikperiod och 3 procent under lågtrafikperiod av samtliga resor på de berörda busslinjerna. Vad godstrafiken angår föreliggande två undersökningar verkställda av järnvägsstyrelsen: den ena utförd på framställning av 1944 års trafikutredning och avseende bl. a. den kvantitativa omfattningen av godstrafiksamarbetet mellan statsjärnväg och samtliga buss- och lastbilslinjer under en månad (15 april—14 maj) av sommarhalvåret 1945, samt den andra utförd på framställning av 1953 års trafikutredning och avseende bl. a. stycke- och godssamtrafiken mellan statsjärnvägarna samt SJ Biltrafiks, GDG Biltrafik AB:s och Svenska Lastbil AB:s billinjer under en vecka i april 1959. Undersökningen av år 1945, som med hänsyn till dåvarande högtrafik på järnväg alltså erbjuder visst intresse, gav vid handen, att under undersökningsperioden stycke- och godstrafiken viktligt omfattade 3 procent av statens järnvägars totala stycke- och godstrafik i genomsnitt per månad under året, medan motsvarande procenttal för vagnslastgodssamtrafiken utgjorde knappt 0,01 procent. 1959 års undersökning utvisade, att den där avsedda stycke- och godssamtrafiken i antal sändningar räknad uppgick till 2 procent av statens järnvägars totala stycke- och godstrafik under undersökningsperioden.

Trafikstrukturens inverkan gör sig även gällande med avseende på resornas eller transporterernas längd för såvitt den taxa, som skulle komma att tillämpas, är degressiv i likhet med den nuvarande järnvägstaxan. I extrema fall skulle — med hänsyn till tariffintervallernas bredd på de längre avstånden — införande av genomgående tariff kunna medföra samma avgift för den kombinerade transporten som för järnvägstransporten enbart — detta torde gälla huvuddelen av det järnvägsgods som i dag distribueras genom godsfor sling — och medföra betydande intäktsbortfall för järnvägen. Kombinerade buss- och järnvägsresor med relativt kort färdsträcka komme däremot att föga påverka intäkterna, med hänsyn till att taxorna i statens järnvägars buss- och järnvägstrafik för personbefordran på kortare avstånd äro i stort sammanfallande och ej nämnvärt degressiva.

Av det nyss sagda framgår, att skiljaktigheter i taxekonstruktionen äro av avgörande betydelse för intäktsutfallet. Avgifter enligt kilometer- och zontaxor med samma avgift per avståndsenhet kunna sammanläggas utan intäktsminskning för något av de berörda trafikföretagen, och snitttaxebereäkningen ger då i stort sett samma resultat som genomgående avgiftsbereäkning enligt den ena av taxorna. Om däremot den ena eller bägge taxorna

äro degressiva, uppkommer intäktsminskning vid införande av en utav dessa degressiva taxor såsom genomgående taxa. Härtill kommer att järnvägstarifferna för paket- och småfraktgods ha förhållandevis långa steg mellan fraktsatserna (paketgods: 100, 200 à 400 km samt småfraktgods: 40, 50, 80, 90, 100, 120 à 200 km). Ett tillämpande av dessa tariffer såsom genomgående i samtrafik med billinje måste ävenledes leda till intäktsminskning.

En tariffändring som den här diskuterade skulle i och för sig kunna få kvantitativa verkningar. Emellertid har enligt den förut omnämnda, inom järnvägsstyrelsen verkställda busstrafikundersökningen införande av taxemässig personsamtrafik icke bedömts få någon nämnvärd trafikvärvande effekt till följd av den stora likheten i persontaxornas byggnad. I fråga om styckeodssamtrafiken med dess i 1959 års undersökning konstaterade koncentration till ett fåtal trafikstarka billinjer torde trafikuppdelningen mellan linjetrafikföretagen och med dem där konkurrerande transportförmedlingsföretag vara relativt fast etablerad, och en taxesänkning på billinjesidan har — med nuvarande kostnadsläge inom transportförmedlingsverksamheten — bedömts bli mött med motsvarande prisförändringar på transportförmedlingssidan. Vad angår den mindre omfattande styckeodssamtrafiken på de trafiksvaga billinjerna (av år 1959 undersökta 420 billinjer redovisade 35 procent överhuvudtaget ingen styckeodssamtrafik under undersökningsperioden) är å andra sidan konkurrens från andra transportföretag i stort sett obefintlig men här saknas i stället ytterligare trafikunderlag. Den ifrågasatta tariffändringens trafikvärvande effekt för styckeodssamtrafikens vidkommande har av angivna skäl icke förväntats bli av någon större omfattning. — Någon mer nämnvärd trafikökning kan sålunda icke antas bli en sannolik följd av den ifrågasatta tariffändringen. Skulle en ökning likväl uppstå, komme nettointäkterna av densamma givetvis att minska den genom tariffändringen i övrigt uppkommande resultatförsämringen.

För SJ-koncernen såsom helhet torde det vara av mindre betydelse ur ekonomisk synpunkt, hur den totala avgiften för ett transportuppdrag i samtrafik järnväg—bil fördelas, när även biltransporten ombesörjes av ett SJ-ägt företag. För de i bolagsform drivna dotterföretagens egen överblick över och insynen i övrigt i resultatredovisningen kan emellertid valet av system för avräkningen vara av viss betydelse. Av reell trafikekonomisk betydelse blir detta val, om samtrafiken utvidgas att omfatta från statens järnvägar helt fristående företag. En antydning om den riktning i vilken denna faktor kan komma att verka ger den regel, som tillämpas för avräkning i godssamtrafik mellan olika järnvägsföretag och som innebär, att korta järnvägslinjer erhålla relativt större del av frakten än som svarar mot transportsträckans längd.

Införande av genomgående tariffer har slutligen väntats väsentligt öka

trafikföretagens kostnader för biljett- och godsexpediering samt för redovisning, kontroll och fördelning av trafikintäkterna.

Ett system med genomgående avståndsberäkning och tillämpning av järnvägstaxa i samtrafik mellan statens järnvägar och samtliga ifrågakommande buss- och lastbilsföretag skulle, såsom redan norrlandskommittén konstaterat, bli mycket komplicerat och möta stora praktiska svårigheter. Det kan vidare ifrågasättas, huruvida privata företagare skäligen skulle kunna åläggas delta i sådan samtrafik, som kan tänkas för dem medföra dels minskade trafikintäkter, dels ökade kostnader för samtrafikens administration. Det torde därför saknas anledning att söka utröna de ekonomiska konsekvenserna för statens järnvägar av en generell tillämpning av järnvägstaxa såsom egentlig samtrafiktaxa för *all* järnvägs- och bilinjetrafik. Mera realistiskt kunde möjligen vara att tänka sig dylik taxemässig samtrafik införd mellan, å ena sidan, statens järnvägars järnvägslinjer samt, å andra sidan, av statens järnvägar (SJ Biltrafik) med dotterföretag (GDG Biltrafik AB och Svenska Lastbil AB) samt postverket bedriven buss- och lastbilsinjetrafik.

Det må då i detta sammanhang till en början erinras om en av 1944 års trafikutredning utförd beräkning, enligt vilken övergång till statens järnvägars taxor och till genomgående avgiftsberäkning på de av norrlandskommittén föreslagna stambillinjerna kunde väntas medföra en minskning i trafikinkomsterna på dessa av storleksordningen 40 procent. Därtill kommer den på järnvägslinjerna fallande delen av intäktsminskningen. — Ovan har dessutom redan nämnts, att järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen räknat med att införande av genomgående taxeberäkning på fyra av statens järnvägars billinjer i det begränsade trafikområde, som denna utredning undersökt, skulle medföra ett årligt intäktsbortfall för statens järnvägar av minst 200 000 kr. vid 1950 års taxenivå.

Under antagande att antalet resor på SJ Biltrafiks busslinjer i samtrafik med järnväg skulle uppgå till ca 5 procent (jfr sid. 248) av totalantalet resor i SJ Biltrafiks bussinjetrafik, vilka år 1959 gävo en bruttointäkt av 67 milj. kr., samt att busslinjernas genomsnittliga intäkt av samtrafikresorna icke alltför mycket avviker från genomsnittsintäkten av samtliga resor, skulle den primära intäktsminskningen vid införande av genomgående taxeberäkning kunna uppgå till högst omkring 3 milj. kr. per år för denna persontrafik.

För styckeagodstrafiken på SJ Biltrafiks, GDG Biltrafik AB:s och Svenska Lastbil AB:s billinjer utvisade den tidigare omnämnda undersökningen år 1959, att ca 1,3 milj. kr. av intäkterna från den totala styckegodsbefordringen på linjerna belöpte på godssändningar i samtrafik med järnväg. Den primära intäktsminskningen vid införande av genomgående taxeberäkning enligt järnvägstaxa för styckegodssamtrafik på dessa linjer uppgår därför till högst nämnda belopp.

Även om man utgår från att intäktsminskningen på stambillinjerna kan bli betydligt mindre än den av 1944 års trafikutredning beräknade, vilken grundade sig på förhållandena vid billinjen Övertorneå—Pajala och därmed på för statens järnvägar ogynnsammare förhållanden än de genomsnittliga, ger en överslagsmässig uppskattning vid handen, att tillämpning av järnvägstaxa och genomgående avståndsberäkning för samtrafiken inom det statliga järnvägs- och billinjenätet skulle kunna medföra en årlig primär intäktsminskning för de statliga trafikrörelserna av storleksordningen 5 milj. kr. vid järnvägsnätets nuvarande omfattning.

Härtill kommer emellertid för framtiden uteblivandet av den intäktsökning, som eljest skulle vid oförändrad trafikvolym uppkomma därigenom, att vid kommande nedläggning av trafiksvaga järnvägslinjer övergång till snittaxsystem skedde i fråga om samtrafiken på ersättningsbillinjerna. Med ledning av den i kap. XI omnämnda intensivundersökningen (jfr sid. 157) kan den uteblivna primära intäktsökningen överslagsvis uppskattas till ca 5 milj. kr.

Slutligen måste också beaktas merkostnaderna för trafikföretagen i och för samtrafikens administration.

Då någon möjlighet att i praktiken införa genomgående fraktberäkning enligt järnvägstaxa för forsling av gods (vagnslast- och styckegods) i beställningstrafik med lastbil till och från järnvägsstation eller billinjehållplats av naturliga skäl ej föreligger, saknas anledning att här söka kalkylera den primära intäktsminskningen för statens järnvägar av en dylik anordning.

De i det föregående refererade framställningarna om införande av genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa vid samtrafik järnväg—billinje ha huvudsakligen motiverats med *dels* allmänna rättvisesynpunkter, *dels* önskemål om stöd åt näringslivet i vissa till följd av glesbebyggelse eller av annan anledning järnväglösa områden och orter och *dels* behov av åtgärder till motverkande av landsbygdens avfolkning. Däremot ha några skäl ur statsbaneföretagets affärsekonomiska synpunkt för ett allmänt införande av ett dylikt taxsystem ej förebragts. Det torde också av det här anförda få anses stå klart, att ett införande över hela det statliga järnvägs- och billinjenätet av järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor måste medföra icke oväsentliga ekonomiska konsekvenser för statens järnvägar.

#### Fördelar för trafikanterna

För bedömandet av det förevarande spörsmålet måste vidare utrönas vad en tillämpning av järnvägstaxor i samtrafiken järnväg—billinje i dagens taxeläge skulle innebära i fråga om ekonomiska fördelar för trafikanterna. Av *bilagorna XIV B: 1—4* framgå de uppkommande avgiftsdifferenserna för olika transportfall.

Vad personsamtrafiken beträffar ha för närvarande buss- och järnvägs-

taxorna i stort samma avgift per avstånds-enhet upp till avstånd på 270 km samt äro från avstånd på 80 km och uppåt helt sammanfallande. Dessa förhållanden medföra, att en mera påtaglig absolut avgiftsreduktion för enkla och tur- och returreSOR i samtrafik med tillämpning av järnvägstaxa uppkommer först vid samtrafikresor om minst 270 km och i praktiken torde ha en tämligen begränsad betydelse (medelreselängden på järnväg utgjorde år 1959 vid enkla resor 138 km samt vid tur- och returreSOR 90 km). I bilaga XIV B: 1, som avser enkla resor i samtrafik, torde uppgifterna för 25 km billinjeavstånd illustrera de genomsnittliga avgiftsförhållandena i södra och mellersta Sverige samt uppgifterna för 50 km billinjeavstånd de genomsnittliga avgiftsförhållandena i Norrland. I fråga om samtrafikresor på månadsbiljett (bilaga XIV B: 2) skulle järnvägstaxans tillämpning medföra en avgiftsreduktion per resa om 34—36 öre vid en antagen resefrekvens av 50 resor per månad. Ofta tillämpas emellertid för närvarande vissa avgiftsnedsättningar på månadsbiljetter för samtrafik i vissa transportrelationer, varför den faktiska avgiftsreduktionen vid tillämpning av järnvägstaxan där blir mindre.

Järnvägens paketgodstaxa har fraktsatsintervaller för 1—200 km<sup>1</sup>, 201—400 km, 401—600 km, 601—1 000 km samt 1 001 km och däröver. Härav framgår att tillämpning av järnvägstaxan med dessa långa intervaller i regel skulle få till följd, att avgiftsreduktionen komme att omfatta hela den nuvarande transportavgiften på billinjen. Vad fraktstycke-godset beträffar äro fraktsatsintervallerna för vanligt fraktstyckegods i fråga om sändningar om högst 100 kg 40 km för avstånd till och med 200 km, 50 km för avstånd om 201—400 km och 100 km för avstånd om 401—1 500 km samt i fråga om sändningar över 100 kg 20 km för avstånd om 41—200 km, 25 km för avstånd om 201—400 km och 50 km för avstånd om 401—1 400 km, vilket i vissa fall skulle leda till att hela billinjeavgiften bortföle och i andra fall till att den nedsattes till viss del. Medeltransportavståndet på järnväg år 1959 för vanligt fraktstyckegods utgjorde 290 km, och vid avslutningstransport härtill på billinje om 25—100 km skulle för sändningar om 100 kg en tillämpning av järnvägstaxa för hela samtrafiksträckan medföra en avgiftsreduktion av 11—17 procent.

#### S a m m a n f a t t a n d e s y n p u n k t e r

Det kan sålunda konstateras att tillämpning av nuvarande järnvägstaxor med genomgående avgiftsberäkning i samtrafik järnväg—billinje skulle för personsamtrafikens del innebära, att den nuvarande billinjeavgiften skulle reduceras, samt för godssamtrafiken att nämnda avgift skulle helt eller delvis falla bort. Totalt sett skulle avgiftsreduktionerna för billinjernas del bli så stora, att — vid intäktsfördelning i proportion till de i samtrafiken ingående delsträckornas längd — mindrekostnadstäckning på billinjerna

<sup>1</sup> För kollin över 5 kg dock 1—100 km och 101—200 km.

i vissa fall sannolikt ej skulle kunna uppnås. Därmed skulle i realiteten den kostnadsutjämning, som genom järnvägstaxornas enhetlighet i rummet hittills förekommit inom järnvägstrafiken, komma att utsträckas även till billinjenätet.

Med nuvarande trafikunderlag och taxenivå är driftresultatet på de statliga billinjerna mycket varierande. Vissa linjer lämna driftöverskott (t. ex. stockholmslinjerna och linjer i Skåne), medan ett stort antal andra linjer utvisa underskott. Inom SJ Biltrafiks rörelse äger sålunda en kostnadsutjämning redan rum. Ett utsträckande av kostnadsutjämningsystemet till att omfatta hela det statliga järnvägs- och billinjenätet — en åtgärd som står i strid mot trafikutredningens tidigare (se sid. 231 f) deklarerade inställning till förevarande spörsmål — skulle på billinjetrafiken lägga bördorna att lämna bidrag till täckande av dels förlusten på de trafiksvaga järnvägslinjerna, dels den intäktsminskning som införandet av genomgående avgiftsberäkning i samtrafik järnväg—billinje kan beräknas medföra. Och även när förlusten på de trafiksvaga järnvägslinjerna i enlighet med trafikutredningens i kap. XI framlagda förslag täckes genom statligt driftbidrag, kvarstår frågan om täckande av den nyssnämnda intäktsminskningen. Införandet av järnvägstaxor på det statliga billinjenätet skulle vid nuvarande taxekonstruktion innebära, att de enhetliga järnvägstaxornas nivåer måste höjas, och sålunda komma att ligga i genomsnitt högre än såväl de nuvarande järnvägs- som billinjetaxornas, i fråga om sistnämnda taxor i varje fall vad persontrafiken angår. Någon ökning av avgifterna i den lokala billinjetrafiken på avstånd under 80 km skulle dock knappast behöva bli följd, och avgifterna i samtrafik järnväg—billinje enligt det nya taxesystemet skulle — åtminstone på längre avstånd, där avståndsdgressionen sätter in — kunna komma att understiga nuvarande sammanlagda snittavgifter.

Storleken av den intäktsminskning, som skulle på angivet sätt kompenseras genom en höjning av järnvägstaxornas nivåer, blir i viss mån beroende av den verkan, som de sänkta avgifterna för samtrafiken kunna ha i trafikvärvande hänseende. I bästa fall kan tänkas, att samtrafiken ökade så mycket att merintäkten därav uppvägde intäktsminskningen vid oförändrad taxenivå och trafikvolym. En så pass betydande trafikökning förefaller dock i dagens läge föga sannolik.

Av det ovan anförda framgår, att införandet av järnvägstaxa såsom egentlig samtrafiktaxa i stort sett saknar betydelse när det gäller personsamtrafiken järnväg—billinje. Problemet koncentrerar sig därför närmast till stycke- och godssamtrafiken.

I och för sig kunna, såsom i olika sammanhang framhållits, allmänna rättvisesynpunkter tala för att järnvägstaxa borde gälla över hela det statliga järnvägs- och billinjenätet. En utvidgning av kostnadsutjämnningen inom den statliga trafikrörelsen för emellertid, såsom nämnts, bort från



ett trafikpolitiskt system med större frihet i konkurrensen mellan transportmedlen. Ur såväl samhälls- som företagsekonomiska synpunkter bör vid ett sådant trafikpolitiskt system eftersträvas bl. a. att intäkterna av en billinje bereda full kostnadstäckning för driften av densamma. Skiljaktigheterna i kostnads- och taxestruktur mellan järnvägs- och billinjetrafiken äro emellertid när det gäller stycke- och godstrafiken så pass stora, att en tillämpning av järnvägstaxan i nuvarande utformning såsom gemensam taxa icke är genomförbar. Ett särskilt kostnadselement tillkommer i stycke- och godstrafiken också i form av kostnader för omlastning. En omändring av järnvägens stycke- och godstaxa till överensstämmelse med billinjernas kostnadsförhållanden skulle sannolikt avlägsna densamma från järnvägsdriftens kostnadsstruktur på detta område, något som med hänsyn till stycke- och godstrafikens obetydliga andel av järnvägens totala stycke- och godstrafik ej kan komma i fråga, bl. a. också på grund av de oförmånliga konsekvenser en dylik åtgärd skulle medföra för den järnvägsberoende delen av näringslivet.

Ur samhällsekonomisk synpunkt skulle en tillämpning av järnvägstaxa på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet möjligen kunna tänkas godtagbar, därest merintäkten av den nytillkommande trafiken täckte i övrigt uppkommande underskott på billinjerna. En väsentlig invändning ur nämnda synpunkt mot ett kostnadsutjämningsystem inom hela den statliga järnvägs- och billinjetrafiken är emellertid, att det motverkar den kostnadsanpassning av taxorna på affärsbanenätet, som trafikutredningen funnit vara nödvändig. Trafikutredningen kan även av nämnda skäl icke förorda ett dylikt system för täckande av den intäktsminskning, som vid oförändrad taxenivå och trafikvolym skulle uppkomma genom tillämpning av järnvägstaxa med genomgående avgiftsberäkning på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet.

Problemställningen när det gäller frågan om införande eller ej av järnvägstaxorna på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet är i och för sig icke mera komplicerad. Ett dylikt taxesystem kan — såsom tidigare framhållits — väntas åtminstone tillsvidare medföra en icke oväsentlig intäktsminskning för statens järnvägar, och denna intäktsminskning blir på grund av det järnvägsekonomiska läget av samma belastande natur som driftunderskottet på de trafiksvaga järnvägslinjerna. Driften av vissa utav dessa linjer måste emellertid tillsvidare upprätthållas av hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning. I analogi härmed blir frågan också i förevarande fall, huruvida den ifrågasatta taxeändringen kan anses nödvändig med hänsyn till nämnda krav. Besvaras denna fråga ja-kande, måste storleken av den ekonomiska uppoffring, som taxeändringen kräver, vägas mot de fördelar för trafikanterna, som ändringen medför. Befinnas de senare uppväga den ekonomiska uppoffringen, bör i princip det nya taxesystemet införas — om så visar sig praktiskt möjligt — och frågan

blir då på vad sätt statens järnvägar skola kompenseras för den därav uppkommande intäktsminskningen. Avvisas i enlighet med vad tidigare anförts tanken på en kompensation genom höjning av järnvägstaxans nivå, återstå endast de möjligheter, som diskuterats med avseende å täckningen av underskottet på de trafiksvaga järnvägslinjerna (sid. 117 f). För dessa linjer har trafikutredningen — i den mån de måste bibehållas — förordat lämnande av statligt driftbidrag. I princip synes kompensation för den intäktsminskning, som det eventuella genomförandet av den ifrågasatta taxeändringen skulle medföra, ävenledes böra lämnas genom dylikt driftbidrag.

Enligt trafikutredningens uppfattning kunna emellertid transportavgifterna enligt det nuvarande snittaxsystemet i jämförelse med det avgiftsläge, som skulle uppkomma vid tillämpning av järnvägstaxa, icke anses för stycke- och godstrafikanterna så betungande, att en rimlig avgiftsnivå ej kan sägas föreligga för dem, varför den ifrågasatta taxeändringen enligt utredningens mening icke är påkallad av transportförsörjningshänsyn. Ej heller äro de fördelar, som skulle uppkomma för trafikanterna, av sådan betydelse, att de motivera anvisandet av ett driftbidrag utav den storleksordning det här kunde komma att röra sig om.

Rättvisesynpunkterna kunna i viss mån förlikas med det betraktelsesätt, som här anlagts på förutsättningarna för en tillämpning av järnvägstaxa på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet; så länge trafikunderlaget i en bygd är av sådan omfattning och beskaffenhet, att kostnadstäckning för upprätthållande av trafik därstädes erhålles genom tillämpning av järnvägstaxa, så finnes intet att erinra häremot. Men då trafikunderlaget redan från början är och förblir svagt eller genom trafikbortfall förändras på sådant sätt, att dylik kostnadstäckning ej kan uppnås, saknas eller försvinner också förutsättningen för järnvägstaxans tillämpning. Häri ligger i och för sig intet orättvist.

Sammanfattningsvis har trafikutredningen sålunda funnit, att det ur samhälls- och järnvägsekonomiska synpunkter och vid det trafikpolitiska system, som trafikutredningen förordar, icke finnes utrymme för en anordning, varigenom på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet skulle tillämpas uteslutande järnvägstaxor och tillsvidare ej heller andra för järnvägs- och biltrafik gemensamma taxor.

Med hänsyn till bl. a. erfarenheterna av järnvägstaxornas tillämpning på statens järnvägars billinje Övertorneå—Pajala (jfr sid. 242) har trafikutredningen vid behandlingen av de i det föregående omförmälda Kungl. remisserna den 20 november 1953, den 18 november 1954 och den 10 januari 1958 (se sid. 246 f) rörande bl. a. införande av järnvägstaxor (i visst fall tornedalstaxan) och genomgående avgiftsberäkning i samtrafik på vissa billinjer i Norrbottens län ej heller funnit med det förordade trafikpolitiska systemet förenligt, att statens järnvägar eller postverket i nämnda fall skulle utan vidare åläggas tillämpa en för dem förlustbringande taxesätt-

ning. Skulle ett dylikt åläggande med hänsyn till kravet på tillfredsställande transportförsörjning i berörda bygder av statsmakterna befinnas motiverat — något som kan tänkas få konsekvensverkningar inom landets glesbygder och avlägsna landsdelar i övrigt — förutsätter det trafikpolitiska systemet, att kompensation för uppkommande driftunderskott lämnas i form av statligt driftbidrag. Trafikutredningen är för närvarande icke beredd ta ställning till frågan om ett dylikt driftbidrag, vilken torde få behandlas i samband med spørsmålet om busstrafikens framtida gestaltning i dess helhet (jfr sid. 151).

*b) Tillämpning av järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor på det statliga järnvägsnätet samt de billinjer, som ersätta nedlagda järnvägslinjer*

Krav på bibehållande av järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning framföras ofta i fråga om trafik på och samtrafik med billinjer, som ersätta nedlagda järnvägslinjer. I dessa fall kan det regelmässigt konstateras, att trafikunderlaget ej längre är sådant att det järnvägs- eller samhällsekonomiskt motiverar fortsatt tillämpning av järnvägstaxan. Anledningen härtill är oftast att bygden till följd av utvecklingen på motorfordonstrafikens område sökt andra utvägar för tillgodoseende av trafikbehoven än anlitan- de av järnvägen. Några ytterligare skäl för bibehållande av järnvägstaxa i just dessa områden kunna utöver de allmänna synpunkter, som tidigare berörts (se sid. 253 f), knappast med fog anföras. En tillämpning av järnvägstaxan därstädes skulle sannolikt föranleda berättigade krav även från andra järnvägslösa bygder på motsvarande förmån.

Härtill kommer vad *lokaltrafiken* beträffar den omständigheten att för persontrafikens del en tillämpning av busstaxa i stället för järnvägstaxa i regel medför endast en tämligen obetydlig avgiftshöjning, medan för stycke- godstrafikens del en tillämpning av busstaxa i stället för järnvägens stycke- godstaxa ofta ställer sig gynnsammare för befraktaren. Den år 1959 inom järnvägsstyrelsen verkställda stycke- godsundersökningen (jfr sid. 248) har bl. a. gett vid handen, att uppskattningsvis 25—30 procent av stycke- godssändningarna på undersökta 1 500 km trafiksvaga järnvägslinjer befordrats i lokaltrafik på linjen.

Trafikutredningen anser, att frågan om tillämpning av järnvägstaxorna i samtrafik med billinjer, vilka ersätta nedlagda järnvägslinjer, ingår såsom en oskiljaktig del av det större problemet om gemensamt införande av järnvägstaxorna på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet och bör bedömas från samma utgångspunkter som hela detta problem.

*c) Av 1953 års trafikutredning år 1958 till undersökning förordade taxestystem för samtrafiken järnväg—billinje*

Redan på tidigt utredningsstadium hade 1953 års trafikutredning kommit till den uppfattning om det mindre tillrådliga att införa järnvägstaxorna såsom egentliga samtrafiktaxor järnväg—billinje, åt vilken utredningen

i de föregående avsnitten under a) och b) gett uttryck och vilken jämväl tidigare i princip hävdats av bl. a. järnvägsstyrelsen, 1944 års trafikutredning och 1948 års järnvägstaxekommitté. Detta ståndpunktstagande innebär emellertid ej, att icke andra vägar att åstadkomma en taxemässig samordning borde undersökas. Bland de former för en dylik samordning, som trafikutredningen diskuterat, ha främst två befunnits böra göras till föremål för mera ingående undersökning.

Det ena av dessa taxesystem (se bilaga XIV A, avsnitt IV B) avser närmast *stykkegodstrafiken* och innebär tillämpning av *genomgående avgiftsberäkning enligt järnvägstaxa med rörlig övergångsavgift*. Systemet bygger på antagandet, att sammanläggning av järnvägstaxa och billinjetaxa vid genomgående trafik icke alltid behöver vara fullt motiverad ur kostnadssynpunkt, enär terminalkostnaderna vid dylik kombinerad trafik i många fall torde kunna bli lägre än vid separat trafik med enbart järnväg eller enbart bil. Under förutsättning att kostnadstäckning likväl uppnås, skulle det då kunna vara motiverat med en viss snittaxereduktion. En konsekvens av en sådan reduktion bleve givetvis i varje särskilt transportfall en viss intäktsminskning för de berörda trafikföretagen. Å andra sidan kunde åtgärden tilldels vara trafikbevarande och måhända också trafikvärvande samt sålunda medföra en större trafikvolym än som eljest skulle ifrågakomma.

Det andra av de båda ifrågasatta taxesystemen (se bilaga XIV A, avsnitt IV C) innebär, att järnvägstaxan i sin traditionella utformning — med de modifieringar som under alla förhållanden böra företas — i princip förbehålles de trafikstarka huvudlinjerna, alternativt endast trafik mellan järnvägsnätets knutpunkter, och att avgift i övrigt på såväl järnvägslinjer som anslutande billinjer beräknas enligt en gemensam enklare genomgående taxa av en typ och taxenivå liknande nuvarande buss- och lastbilstaxors, d. v. s. med tillämpning av *egentlig samtrafiktaxa på det trafiksvaga järnvägsnätet och till järnväg anslutande billinjer*.

Det har vidare synts trafikutredningen kunna övervägas att om vid järnvägsnedläggning så av särskilda skäl anses behöfligt, övergångsvis för beredande av skäligen anpassningstid tillämpa snittaxor med viss procentuell reduktion av billinjetaxan i samtrafiken.

Med referens till de här angivna taxesystemen hemställde trafikutredningen i skrivelse den 26 mars 1958 till chefen för kommunikationsdepartementet<sup>1</sup> om undersökning, närmast genom järnvägsstyrelsens försorg, rörande införande av särskilt taxesystem för samtrafiken mellan järnväg och billinje, dess lämpliga utformning och ekonomiska konsekvenser. Genom beslut den 25 april 1958 uppdrog Kungl. Maj:t åt järnvägsstyrelsen att utföra den ifrågasvarande undersökningen. Denna — som utföres av en särskild arbetsgrupp inom statens järnvägars kostnads- och taxeråd — har

<sup>1</sup> Se 1953 års trafikutredning: Taxemässig samordning av järnvägs- och biltrafik, framställning i mars 1958 (stencilerad, 89 sidor).

ännu ej i sin helhet slutförts, men viss utredning rörande styckeodssamtrafiken, för vilken nedan redogöres, har av järnvägsstyrelsen med skriftelse den 20 december 1960 överlämnats till Kungl. Maj:t.

*d) Av järnvägsstyrelsen år 1960 redovisad utredning rörande tillämpning av särskilda taxesystem för styckeodssamtrafiken järnväg-billinje*

De möjligheter, som vid sidan av alternativet med järnvägstaxan såsom egentlig samtrafiktaxa tekniskt sett finnas att generellt tillämpa ett annat taxesystem än det nuvarande för samtrafiken järnväg—billinje, äro av huvudsakligen två slag. *Antingen* kan järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning tillämpas i dylik trafik med en tilläggsavgift (fast eller rörlig), som tillsammans med den på billinjesträckan fallande delen av den genomräknade avgiften bereder billinjen kostnadstäckning helt eller delvis, *eller ock* kan snittavgiftssystemet bibehållas men med reduktion av det ena eller båda transportmedlens snittaxor.

**Järnvägstaxa och genomgående avgiftsberäkning med avståndsoberoende övergångsavgift för billinjebefordringen.**

Det rubricerade taxesystemet motsvarar närmast det förra av de utav trafikutredningen till undersökning förordade taxialternativen (se sid. 257).

Av den inom järnvägsstyrelsen verkställda undersökningen framgår bl. a. hur ett taxesystem för styckeodssamtrafiken med allenast viktberoende övergångsavgift skulle kunna te sig. Såsom motiv för en dylik avståndsoberoende övergångsavgift kan anföras den genom undersökningen påvisade omständigheten, att 95 procent av styckeodssamtrafiken billinjebefordras på avstånd under 50 km. Någon differentiering av övergångsavgifterna annat än med hänsyn till sändningsvikten, t. ex. differentiering efter styckeodslag såsom i järnvägstaxan, har heller ej syntts kostnadsmässigt motiverad.

Övergångsavgifterna skulle enligt järnvägsstyrelsen kunna te sig exempelvis på följande sätt.

*Tablå XIV: 1. Jämförelse mellan en tänkt, avståndsoberoende övergångsavgift och den 1 januari 1961 gällande billinjetaxa för styckeodssändningar på billinjeavstånd om högst 50 km.*

Viktsgroup; kg	Transportavgift; öre		
	Övergångsavgift	Billinjetaxa	Skillnad
Högst 3 .....	50	125	— 75
3,1— 10 .....	100	150	— 50
10,1— 25 .....	150	175	— 25
25,1— 50 .....	200	250	— 50
50,1— 75 .....	250	300	— 50
75,1—100 .....	300	375	— 75
Över 100: per begynnande 50 kg ytterligare .....	100	150	— 50

Tablå XIV: 2. Jämförelse per den 1 januari 1961 mellan genomräknad järnvägstaxa, gällande snittaxor och genomräknad järnvägstaxa med övergångsavgift för de stycke- godssändningar i samtrafik, som omfattas av år 1960 inom järnvägsstyrelsen verkställd undersökning

Styckegodsslag	Transportavgift i procent av järnvägstaxenivån vid genomgående avgiftsberäkning:	
	Nuvarande snittaxesystem	Järnvägstaxa + övergångsavgift
Paketgods.....	143	128
Rabattgods.....	129	127
Normalgods.....	118	118
Småfraktgods.....	141	136
Övrigt fraktgods.....	129	127
Totalt	133	128

En dylik taxesättning kan beräknas för trafikanterna medföra en genomsnittlig avgiftsreduktion i förhållande till nuvarande snittaxesystem om 3 å 4 procent. I jämförelse med tillämpning av enbart järnvägstaxa ligger det här skisserade taxesystemets nivå 28 procent högre. Resultatför-sämringen för statens järnvägar vid oförändrad samtrafikvolym inom styckegodsslagen skulle vid den angivna taxesättningen år 1959 ha upp-gått till ca 180 000 kr.

Nuvarande snittaxesystem för styckegodssamtrafiken medför vid jämfö-relse med tillämpning av enbart järnvägstaxa förhållandevis stora variatio-ner i avgifterna för olika godsslag. Ett system med övergångsavgifter skulle bidra till att delvis utjämna dessa olikheter, såsom framgår av *tablå XIV: 2*, där övergångsavgifternas nivå satts till den ovan angivna.

Mot det skisserade taxesystemet för styckegodssamtrafiken har av järn-vägsstyrelsen anförts bl. a. *att* det ej motsvarade de krav på ett enkelt ex-peditionsförfarande som måste ställas, *att* billinjen utöver övergångsavgif-ten måste tillgodoräknas viss del av den genomräknade frakten, vilket inne-bure ett komplicerat avräkningsförfarande, *samt att* övergångsavgifterna, om de tillsammans med andelen i de genomräknade avgifterna skulle be-reda billinjen kostnadstäckning, måste sättas på en nivå, som icke i mera väsentlig grad skilde sig från nuvarande busstaxenivå. Utjämnings-syftet, å sin sida, kunde enklare tillgodoses genom justering av den nuvarande busstaxan såsom snittaxa.

Trafikutredningen har vid överbägande av det här nu undersökta taxe-systemet icke funnit sig böra förorda att detsamma lägges till grund för en förändrad taxesättning i samtrafik järnväg—billinje.

### Nuvarande snittaxesystem med reducerad billinjeavgift.

Verkningarna i olika hänseenden av ett system såsom det rubricerade ha vidare utretts inom järnvägsstyrelsen. De egenskaper, som därvid ansetts böra utmärka billinjetaxan, äro att taxan skall *dels* vara enhetlig för hela landet, i motsats till vad som nu är fallet (f. n. tillämpas huvudsakligen två taxor, A III och A IV), *dels* ha få viktsgrupper (f. n. finnas upp till 100 kg åtta viktsgrupper), *dels* vara avståndsberoende och *dels*, för att bättre anknyta till järnvägstaxan och möjliggöra smidigare expediering, ha avgifter i jämna 50-tal öre.

Totalt ha fem alternativ undersökts. Två av dessa (alt. 2 och 4) skilja sig från alternativen 1 och 3 endast därigenom att de för sändningar med fraktberäkningsavstånd, överstigande 400 km på järnväg, uppta än lägre fraktavgifter på billinjen. De ha emellertid av järnvägsstyrelsen befunnits omotiverade med hänsyn till den redan i järnvägstaxan kraftigt verkande depressionen samt till de komplikationer ur fraktberäkningssynpunkt som skulle uppkomma.

De tre övriga alternativen, innebärande för alla sändningar viss reduktion av billinjetaxan, ha uppställts med följande avgiftssättning.

Tablå XIV: 3. Jämförelse mellan tre alternativa avståndsberoende billinjetaxor och den 1 januari 1961 gällande billinjetaxa för stycke gods.

Viktsgrupp; kg	Transportavgift; öre						
	Ny billinjetaxa			Nuvarande billinjetaxa högst 50 km	Skillnad		
	alt. 1	alt. 3	alt. 5		alt. 1	alt. 3	alt. 5
Högst 10 .....	100	100	100	150	— 50	— 50	— 50
10,1— 25 .....	150	150	100	175	— 25	— 25	— 75
25,1— 50 .....	250	200	150	250	± 0	— 50	— 100
50,1— 75 .....	300	250	200	300	± 0	— 50	— 100
75,1— 100 .....	350	300	250	375	— 25	— 75	— 125
Över 100 kg: per begynnande 50-tal kg ytterligare .....	100	100	100	150	— 50	— 50	— 50

En dylik taxeförändring skulle för trafikanterna medföra en genomsnittlig reduktion av totalfrakten, jämfört med nuvarande sammanlagda snittavgifter, om 3 à 4 procent i alt. 1, 5 à 6 procent i alt. 3 och 9 à 10 procent i alt. 5. Jämfört med tillämpning av enbart järnvägstaxa överstiga efter denna reduktion de sammanlagda snittavgifterna järnvägstaxenivån med 28 procent i alt. 1, 26 procent i alt. 3 och 20 procent i alt. 5. Resultatför-sämringen för statens järnvägar beräknas för alt. 1 utgöra ca 180 000 kr., för alt. 3 ca 280 000 kr. och för alt. 5 ca 500 000 kr., allt vid 1959 års förhållanden.

Avgiftsvariationernas förändringar vid införande av det ifrågasatta taxesystemet belysas i nedanstående tablå.

Tablå XIV: 4. Jämförelse per den 1 januari 1961 mellan genomräknad järnvägstaxa, gällande snitttaxor samt snitttaxesystem med avståndsberoende billinjetaxa för de styckegodssändningar i samtrafik, som omfattas av år 1960 inom järnvägsstyrelsen verkställd undersökning.

Styckegodsslag	Transportavgift i procent av järnvägstaxenivån vid genomgående avgiftsberäkning:			
	Nuvarande snitttaxesystem	Snitttaxesystem enligt		
		alt. 1	alt. 3	alt. 5
Paketgods.....	143	132	132	130
Rabattgods.....	129	125	122	113
Normalgods.....	118	117	114	108
Småfraktgods.....	141	138	133	124
Övrigt fraktgods.....	129	127	124	119
Totalt	133	128	126	120

Utöver de fördelar, som sloandet av avståndsberoendet skulle innebära för trafikanterna, uppges systemet också medföra fördelar ur expeditionell synpunkt. I praktiken skulle ur denna synpunkt avgifterna på billinjen komma att bli jämförbara med forslingsavgifterna inom städer och tätorter. Systemets väsentliga nackdel är att vid de taxenivåer, som alt. 1, 3 och 5 ange, kostnadstäckning enligt järnvägsstyrelsens beräkningar icke uppnås. Skall kostnadstäckning nås komma avgifterna icke att nämnvärt skilja sig från nuvarande avgifter för avstånd upp till 50 km på billinjerna. I realiteten blir det då endast fråga om en omfördelning av avgiftsuttaget mellan billinjens trafikanter i utjämnande riktning. En dylik kostnadsfördelning kan, såsom trafikutredningen framhållit, vara trafikpolitiskt motiverad endast om den ur företagsekonomisk synpunkt befinnes bära ske inom ramen för fördelningen av billinje företagets residualkostnad. Huruvida en taxeomläggning med hänsyn till företagsekonomiska intressen bör äga rum, ankommer närmast på järnvägsstyrelsen att avgöra.

Järnvägsstyrelsen har i sin berörda skrivelse den 20 december 1960 förklarat sig beredd att vid sidan av övriga åtgärder, ägnade att mildra övergången till nya taxeformer vid nedläggning av järnvägslinjer, och — i avsakta på dels vissa ytterligare utredningsresultat och en därav betingad omläggning av tariffsystemet, dels en mera definitiv omgestaltning av taxorna för affärsbane- respektive sekundärbanenätet — för den trafik som ersätter från och med år 1961 nedlagd järnvägstrafik tillämpa det i detta avsnitt beskrivna snitttaxesystemet med avgifter enligt alt. 1. I de fall det trots denna modifiering av nuvarande system kan uppstå särskilda svårigheter



genom den fraktfördyring, som inträder vid övergång till kombinerad järnvägs- och biltransport avses övergången kunna ske i etapper genom temporärt tillämpande av alt. 3 och/eller alt. 5, därvid övergångsformen och övergångstidens längd torde få bedömas från fall till fall efter överläggningar mellan statens järnvägar och berörda trafikantgrupper.

En dylik anordning ligger i linje med vad trafikutredningen enligt vad ovan anförts (se sid. 256) ansett böra vid behov övervägas såsom en övergångsåtgärd vid nedläggning av trafiksvag järnvägslinje.

#### *D. Sammanfattning av 1953 års trafikutrednings förslag i fråga om statens järnvägars ekonomiska målsättning samt taxesytem*

Under hänvisning till vad i detta kapitel anförts föreslår trafikutredningen, att inom statens järnvägar affärsbanenätet, å ena, och de trafiksvaga järnvägslinjerna, å andra sidan, i fråga om den ekonomiska målsättningen betraktas såsom två separata rörelsegränar,

att strävan att erhålla viss avkastning å det i statens järnvägar nedlagda statskapitalet begränsas till den på affärsbanenätet belöpande delen av detta kapital och inriktas på en genomsnittlig förräntning om tillsvidare mellan 5 och 6 procent av denna kapitaldel,

att avkastningen ett belopp motsvarande enligt normalräntefoten å lån från statens utlåningsfonder beräknad ränta å 75 procent av affärsbanenätets statskapital inbetalas till statsverket före avskrivningar,

att förräntningskravet på affärsbanenätet anses inkludera såväl framåt- som bakåtblickande förräntning (jfr sid. 236),

att sedan ett system med effektiv konkurrens trätt i funktion, avskrivningar inom affärsbanerörelsen göras efter konjunkturläget i form av variabla avskrivningar under lämpligt avvägd tidsperiod,

att frågan om sättet för täckande av uppkommande differens mellan statens järnvägars pensionsutgifter och försäkringstekniskt beräknade pensioneringskostnader göres till föremål för utredning i särskild ordning,

att den ekonomiska målsättningen för de trafiksvaga järnvägslinjer, på vilka driften tillsvidare måste upprätthållas, inriktas på en minimering av driftunderskottet under beaktande av kravet på tillfredsställande transportförsörjning,

att nedskrivning av det på de trafiksvaga järnvägslinjerna belöpande statskapitalet, efter framställning från järnvägsstyrelsen, äger rum,

att möjligheter beredas statens järnvägar att differentiera taxorna efter kostnads- och efterfrågeförhållandena därigenom, att maximitaxorna ersättas med normalt看, vilka fastställas av järnvägsstyrelsen och vilka må vid tillämpningen såväl under- som överskridas,

att föreskrifterna om likabehandling av trafikanterna i taxehänsende och om offentliggörande (offentlighållande) av tillämpade transportavgifter slopas,

samt att föreliggande framställningar om införande av genomgående avgiftsberäkning i samtrafik järnväg—billinje icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts vidare åtgärd.

## KAPITEL XV

### Landsvägstrafiken: Sambruk av privat personbil

Med den under efterkrigsåren ökande personbilismen ha uppkommit vissa trafikformer av yrkesmässig karaktär, vilka endast tilldels falla inom ramen för de i yrkestrafikförordningen förutsedda. Det rör sig här om fall, där en bilägare, vilken icke har till yrke att bedriva drosk- eller hyrverksrörelse, mot ersättning befordrar passagerare med sin bil icke blott vid något enstaka tillfälle utan mer eller mindre regelbundet och sålunda sätter personbefordran för förvärvsändamål i system. Den vanligaste och under senare år alltmer utgrenade av dessa trafikformer torde vara den, där en ägare av privat personbil i samband med egna resor till och från sin arbetsplats mot betalning tar med arbetskamrater eller andra på samma ort arbetande personer i bilen. Men även ett flertal andra former av yrkesmässig personbefordran med privat personbil torde, med den stora omfattning personbilismen fått, förekomma i praktiken — trafikformer som i större eller mindre grad täcka hela skalan av de resor, som enligt yrkestrafikförordningen må ske endast med tillstånd till beställnings- eller linjef trafik och för vilka personbilens ägare med gällande bestämmelser icke kan erhålla sådant tillstånd.

För samåkning i privat personbil till och från arbetsplats kunna numera — sedan den 1 juli 1954 och i enlighet med vad i det följande närmare anges — trafiktillstånd i större utsträckning än tidigare erhållas. Med den utveckling personbilismen fått och de tendenser till ett mera omfattande sambruk av privata personbilar som uppstått, är det emellertid ett aktuellt och angeläget trafikpolitiskt spörsmål att klarlägga den utsträckning, i vilken i linje med den av trafikutredningen angivna trafikpolitiska målsättningen — i nuläget och under en övergångstid till än friare förhållanden på transportmarknaden — den frihet utredningen funnit böra eftersträvas kan beredas de på förevarande område uppträdande trafikformerna. Till viss del måste detta spörsmål ses mot bakgrunden av den ordning som genom yrkestrafikförordningen etablerats och de förslag till ändringar härvidlag som framförts.

*A. Yrkestrafikförordningens definition av begreppet yrkesmässig trafik och trafiktillståndsgivningen fram till den 1 juli 1954*

I 1 § yrkestrafikförordningen definieras begreppet yrkesmässig trafik såsom trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahållas allmänheten för person- eller godsbefordran. Denna definition fanns — bortsett från bestämningen »för person- eller godsbefordran» — i 1906 års förordning om automobiltrafik och har därefter oförändrad upptagits i senare författningar.

I propositionen nr 115 till 1940 års riksdag framlades förslaget till den nuvarande yrkestrafikförordningen. Föredragande departementschefen anförde därvid bl. a. följande.

Enligt min mening måste anses riktigt, att de, som med vederbörligt tillstånd ägna sig åt utövningen av biltrafik såsom yrke och iklätt sig därmed förenade förpliktelser, skyddas mot att andra söka bereda sig sådana förmåner, som kunna följa med yrkesutövningen, utan att ikläda sig motsvarande förpliktelser. Däremot synes det anspråk på skydd mot obehörig yrkesutövning, som trafikbilägarna med fog kunna framställa, icke böra utsträckas till att avse monopol på varje i samhället förekommande, om än så tillfälliga körning, för vilken ersättning utgår, eller med andra ord till att varje sådan körning skulle, om den utfördes utan tillstånd till yrkesmässig trafik, kriminaliseras såsom intrång i den yrkesmässiga trafiken. Att åt den yrkesmässiga trafikens begrepp giva ett så stort omfång torde knappast vara förenligt med hittills gällande uppfattning om den yrkesmässiga trafikens uppgift och omfattning, och för varje fall skulle därigenom komma att förbjudas ett stort antal transporter, vilkas utförande det från samhällsekonomisk synpunkt sett icke kan vara något intresse att förhindra, såsom t. ex. om ägaren av en lastbil tillfälligt medtager en varukvantitet åt en granne på samma gång som han utför en transport för egen räkning. Även om i dylikt fall ersättning skulle utgå, synes förfarandet icke behöva betraktas såsom otillåtligt; först när det får karaktär av yrkesutövning genom att vederbörande systematiskt utnyttjar bilen för förvärvsändamål, synes han hava gjort sig skyldig till intrång i den yrkesmässiga trafiken. En bestämmelse, som nödvändiggjorde att för varje tillfälligt trafikändamål anlita en måhända avlägsen boende trafikutövare, skulle med de stora avstånd och det relativt ringa antal yrkesutövare, som förekomma i vissa delar av landet, i hög grad fördyra och försvåra för befolkningen nödvändiga transporter. Det är heller knappast troligt att en sådan bestämmelse skulle komma att respekteras eller att det skulle vara möjligt att upprätthålla densamma.

Efter min mening bör således den omfattning, i vilken automobilen ställes till förfogande, fortfarande liksom hittills vara avgörande för frågan, huruvida yrkesmässig trafik skall anses föreligga eller icke. En rent tillfällig körning, som icke antyder försök att systematiskt utnyttja bilen för förvärvsändamål, bör på grund härav liksom hittills icke vara hänförlig till yrkesmässig trafik, även om ersättning för densamma utgått. Däremot kan jag för min del icke finna någon avgörande betydelse böra i och för sig tilläggas ersättningens storlek i förhållande till driftkostnaden. Frånsett att det kan vara ovisst, huruvida med driftkostnad bör förstås såväl fasta som föränderliga kostnader och att beräkandet av de förras andel i en enstaka trafikprestation är praktiskt sett omöjligt, föreligger enligt min mening otvivelaktigt yrkesmässig trafik även i sådana

fall, då exempelvis en person i syfte att minska kostnaderna för en sin privatbil, mot ersättning, som understiger driftkostnaden, systematiskt medtager passagerare eller gods för andras räkning i bilen. Avgörande synes i stället, såsom nyss framhållits, böra vara den omfattning, i vilken automobilen ställes till förfogande och huruvida densamma därigenom kan anses systematiskt utnyttjad för förvärvsändamål. Då denna princip synes vara tillräckligt tydligt uttryckt i den hittills gällande definitionen på yrkesmässig trafik och därpå grundad rättspraxis, har jag icke funnit skäl föreligga att i denna del frånga nämnda definition.

Departementschefens uttalande föranledde icke någon erinran från riksdagens sida.

Jämlikt 12 § *yrkestrafikförordningen* må trafiktillstånd meddelas endast därest den ifrågasatta trafiken befinnes behövlig samt i övrigt lämplig. Fram till den 1 juli 1954, då såsom i det följande anges viss uppmjukning av behovsprövningsförfarandet genomfördes för samåkning till och från arbetsplats, torde i regel icke tillstånd för personbefordran med personbil annat än i form av drosk-, hyrverks- eller linjetrafik ha meddelats, ehuru under 1930-talet i vissa län en utpräglad liberalitet i tillståndsgivningen möjliggjorde för vissa lantbrukare, lanthandlare och andra personer, vilka icke hade drosktrafikutövningen såsom huvudsakligt yrke, att såsom bisyssla utföra yrkesmässiga beställningskörningar.

### B. 1944 års trafikutrednings ändringsförslag

1944 års trafikutredning framhöll i sitt betänkande (SOU 1947: 85) bl. a. — såsom framgår av den mera ingående redogörelse för framlagda förslag till ändring av yrkestrafikförordningens ursprungliga bestämmelser om sambruk av privat personbil, som återfinnes i *bilaga XV A* — att trafiktillståndstvånget när det gällde mera regelbundna körtjänster åt arbetskamrater och grannar medförde mindre önskvärda konsekvenser för framförallt landsbygdens befolkning och invånarna i sådana förstads- och andra områden, som vore mindre väl tillgodosedda i fråga om kollektiva transportmedel. En strikt tillämpning av yrkestrafikförordningen måste nämligen medföra, att många transportbehövande, framförallt de som bodde i trakter där de kollektiva transportmedlen vore otillräckliga, icke kunde få sina behov av smidiga och billiga kommunikationer tillgodosedda på det för dem med hänsyn till föreliggande möjligheter mest lämpliga sättet. Utredningen fann det visserligen självfallet, att en uppmjukning på förevarande punkt av den gällande definitionen av begreppet yrkesmässig trafik komme att medföra trafikavledning från den yrkesmässiga persontrafiken, men ansåg de yrkesmässiga trafikutövarnas krav på skydd i yrkesutövningen böra stå tillbaka för den stora allmänhetens berättigade intressen i angivna avseende. Det förhållandet att de gällande bestämmelserna i viss utsträckning överträdades utan att beivrande alltid ägde rum

visade också enligt utredningens mening, att de icke ingått i det allmänna rättsmedvetandet.

1944 års trafikutredning förordade på de anförda skälen sådan ändring av yrkestrafikförordningen, att ägare av personbil finge, efter skriftlig anmälan till polismyndigheten i den ort där han vore bosatt, vid färd för egen räkning mot ersättning medta passagerare utan att körningen skulle anses hänförlig till yrkesmässig trafik. Genom kravet att körningen skulle ske i samband med färd för bilägarens egen räkning ansåg utredningen en maskerad yrkesmässig trafikutövning bli förhindrad, men skulle mot utredningens förmodan en osund utveckling på bekostnad av den yrkesmässiga persontrafiken visa sig uppkomma, kunde i framtiden en reglering i mera bundna former av den ifrågavarande personbilstrafiken övervägas.

1944 års trafikutrednings förslag på förevarande område var emellertid ej enhälligt. I en *reservation* anfördes bl. a. att den föreslagna författningsändringen gäve möjlighet för varje ägare av privat personbil att i praktiken bedriva yrkesmässig trafik, ehuru utan körplikt. Antalet droskbilar i orten befarades minska till förfång för landsbygdens befolkning, och ett konkurrenskrig, motsvarande det som rådde inom lastbilstrafiken under 1930-talets första år (jfr sid. 103), kunde förväntas uppkomma och i sista hand gå ut över de löneanställda.

Vid *remissbehandlingen* av 1944 års trafikutrednings förslag avstyrktes detsamma helt eller delvis av flertalet länsstyrelser, biltrafiknämnden samt de myndigheter och organisationer, som företrädde yrkesmässiga trafikintressen. Allmänt ansågs, att en omfattande maskerad yrkesmässig trafik skulle uppkomma, om förslaget genomfördes, och få till följd en tillbakagång i transportmöjligheterna för det stora flertalet trafikanter, som vore beroende av den allmänna trafiktjänsten. En effektiv kontroll av de föreslagna bestämmelsernas efterlevnad vore vidare icke möjlig. Vissa röster höjdes emellertid för en uppmjukning av gällande bestämmelser i fråga om samåkning till och från arbetsplats. Endast i ett relativt litet antal remissyttranden tillstyrktes förslaget i dess helhet.

1944 års trafikutrednings förslag ledde tillsviðare icke till någon ändring av yrkestrafikförordningen eller tillämpningen utav densamma.

### C. 1954 års ändring av 11 § yrkestrafikförordningen

Uti en i januari 1954 inom *kommunikationsdepartementet* upprättad *promemoria* upptogs det förevarande problemet ånyo till behandling. I promemorian framhölls, att yrkesmässig trafik i form av samåkning i privat personbil särskilt på landsbygden blivit allt vanligare. I vissa fall vore dylik samåkning trots den utveckling, som den allmänna trafiktjänsten undergått, arbetstagarnas enda möjlighet att inom rimlig tid och till överkomlig kostnad kunna komma till och från arbetsplats utom hemorten.

Emellertid förekomme också samåkning i många fall där den allmänna trafik tjänsten utan olägenhet för de resande kunde ombesörja trafiken. Regleringen av den yrkesmässiga trafiken finge, å ena sidan, icke lägga hinder i vägen för att personer med längre väg till och från arbetsplats, dit passande allmänna kommunikationer saknades, skulle till rimliga kostnader och utan betungande tidsutdräkt kunna komma till sitt arbete. Ett generellt undantag från yrkestrafikförordningens bestämmelser torde emellertid, å andra sidan, även med begränsning till körningar till och från arbetsplats kunna medföra så pass vittgående konsekvenser för den allmänna trafik tjänsten, att ett dylikt undantag för det dåvarande icke borde utan vidare ifrågakomma. I promemorian föreslogs därför, att tillsvi- vidare i förekommande fall skulle utfärdas begränsade trafik tillstånd, avseende rätt för ägare av personbil att vid färd för egen räkning med bilen till och från arbetsplats mot ersättning medta vissa namngivna, på samma arbetsplats eller ort arbetande personer. Tillstånd borde meddelas under förutsättning, att förefintliga reguljära transportmedel icke lämpligen kunde ombesörja trafiken *samt att* ortens droskbilar ej heller kunde till en för här ifrågavarande slag av personbefordran rimlig avgift anlitas för körningarna. Ansökan om på angivet sätt begränsat trafik tillstånd borde handläggas enligt det förenklade förfarande som angåves i 11 § yrkestrafikförordningen.

Det i promemorian framlagda förslaget tillstyrktes av det övervägande flertalet *remissinstanser*. Två länsstyrelser ville gå längre och förordade att trafik av här ifrågavarande slag helt skulle undantas från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen. En minoritet bland länsstyrelserna avstyrkte förslaget, främst med hänsyn till den inverkan, dess genomförande kunde befaras få på den allmänna trafik tjänsten.

I huvudsaklig överensstämmelse med promemorieförslaget framlades i *propositionen nr 204 till 1954 års riksdag* förslag till ändring av 11 § yrkestrafikförordningen, innebärande att infordrande av yttranden över ansökan om trafik tillstånd finge inskränkas eller underlåtas, då ansökningen avsåge tillstånd att vid färd med personbil till och från egen arbetsplats medta uteslutande andra personer på väg till och från arbetsplats, *samt att* dylikt tillstånd finge förklaras gälla utan skyldighet för föraren att inneha trafik kort och godkännande av bilen för användning i yrkesmässig trafik. Det i propositionen framlagda förslaget betecknades såsom en provisorisk reglering på förevarande område. Prövningen av den ifrågasatta trafikens behövlighet förutsattes av föredragande departementschefen skola inskränkas till frågan, huruvida reguljära kommunikationsmedel utan praktiska olägenheter kunde användas för de ifrågavarande resorna.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen tillstyrkte *andra lagutskottet* i sitt utlåtande nr 36 den i propositionen angivna ändringen av yrkestrafikförordningen men framhöll att en slutlig lösning icke kunde ske

utan mera ingående utredning om den inverkan, som den ifrågavarande samåkningen kunde få på trafikunderlaget för de reguljära transportmedlen, samt om möjligheterna att tillgodose ortsbefolkningens behov av sådana transportmedel. Beträffande behovsprövningen anförde utskottet, att därvid främst borde vara avgörande, om den ifrågasatta samåkningen framstode såsom en praktisk lösning av de berörda arbetstagarnas reseproblem.

Sedan riksdagen gett tillkänna vad utskottet anfört, ändrades 11 § yrkestrafikförordningen från och med den 1 juli 1954 i enlighet med propositionen.

#### *D. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag*

I yttrande den 11 mars 1954 över den förutnämnda departementspromemorian anförde 1953 års trafikutredning bl. a. följande.

Den i promemorian ifrågasatta ändringen av 11 § yrkestrafikförordningen, vilken avser en förbättring av de nuvarande möjligheterna till utförande av arbetstransporter med privata personbilar, tillstyrkes av trafikutredningen. Ehuru i och för sig än större frihet till utförande av dylika transporter skulle vara önskvärd, torde frågan härom icke kunna övervägas förrän de därmed förenade konsekvenserna för den allmänna trafiktjänsten och de trafikanter, som äro hänvisade till denna trafiktjänst, blivit klarlagda samt frågan blivit löst huruvida tillgången till en för angelägna trafikbehov erforderlig allmän trafiktjänst behöver säkras före införandet av ökad frihet på ifrågavarande område. Utredningen ansluter sig härvidlag i huvudsak till den i promemorian framlagda motiveringen för författningsändringen ifråga.

I departementspromemorian hade för meddelande av trafiktillstånd för här ifrågavarande arbetsresor förutsatts, att förefintliga reguljära transportmedel (järnväg, spårväg, billinjetrafik) icke kunde på lämpligt sätt ombesörja trafiken och att ej heller resorna kunde till rimlig avgift anordnas medelst samåkning i droskbil med nedsatt taxa. I propositionen 1954: 204 angav emellertid föredragande departementschefen, att behovsprövningen endast borde ta hänsyn till huruvida reguljära kommunikationsmedel utan praktiska olägenheter kunde anlitas för resorna, varigenom sålunda en prövning av möjligheten till användning av droskbil i beställningstrafik uteslöts. Riksdagen begränsade genom godkännande av andra lagutskottets utlåtande 1954: 36 ytterligare den ifrågakommande behovsprövningen till att avse spörsmålet, huruvida den ifrågasatta samåkningen framstode såsom en praktisk lösning av de berörda arbetstagarnas reseproblem.

Genom nu gällande bestämmelser, som varit i kraft nära sju år, och motiven för desamma har sålunda i realiteten mer eller mindre definitivt ståndpunkt tagits till frågan, huruvida möjligheterna till samåkning till och från arbetsplats böra influeras av intresset att bevara drosktrafikens trafikunderlag, därvid denna fråga — låt vara med ett förbehåll att stånd-



punktstagandet vore av provisorisk natur — av statsmakterna besvarats nekande. Bortsett från alla trafikpolitiska överväganden kan nu konstateras, att denna framflyttning av privatbilismens positioner i dag icke kan återtå, och de överväganden rörande såväl samåkning med privatbilar som drosktrafikens framtida gestaltning, vilka trafikutredningen har att företa, måste räkna härmed såsom en realitet, som icke står att ändra.

Utgångspunkten för ett ställningstagande till frågan om den utsträckning, i vilken möjlighet till sambruk av privata personbilar i dagens läge och tillsvidare bör beredas, är för trafikutredningen strävan mot åstadkommandet av en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Ett frigivande av rätten att bruka privata personbilar för all slags yrkesmässig personbefordran står principiellt helt i samklang med den frihet i transportmedelsanvändningen, som en fullt ut genomförd effektiv konkurrens innebär. Emellertid begränsas möjligheterna till en sådan frihet tillsvidare i främsta rummet av hänsynen till upprätthållandet av en tillfredsställande transportförsörjning medelst reguljära transportmedel.

Avvägningen mellan, å ena sidan, de trafikantintressen, som syfta till ett oinskränkt sambruk av privata personbilar, och, å andra sidan, de trafikantintressen, som äro beroende av den allmänna trafik tjänsten, kan i dagens läge icke ske med beaktande av allenast den ena sidans intressen. Ehuru en full frihet till sambruk av privata personbilar med därav följande försämrat utnyttjande av de reguljära transportmedlen, som skulle medföra ökad samhällsekonomisk kostnad per av dem försåld trafik enhet, sannolikt komme att leda till en minskad samlad efterfrågan på individuella transportmedel, som mer än väl uppväger nämnda kostnadsökning, går intresset av en bibehållen allmän persontrafik tjänst ännu så länge före önskemålet om en dylik oinskränkt frihet. I princip hyser 1953 års trafikutredning i enlighet med sin allmänna trafikpolitiska inställning sympatier för ett omedelbart genomförande av en frihet på här förevarande område av minst den omfattning, som 1944 års trafikutredning föreslagit, men i avbidan på utformandet av de i kap. X berörda förslagen till säkerställande av en samhällsnödvändig allmän trafik tjänst på busslinje- och drosktrafikens områden äro vissa begränsningar tillsvidare nödvändiga. Att för alla slag av yrkesmässig personbefordran, däribland de icke klart nyttobetonade, tillåta sambruk av privata personbilar torde därför tillsvidare ej kunna ifrågakomma. Det synes icke nu motiverat att annat än för samhälleligt angelägna trafikbehov tillgodose en begränsad trafikantgrupps intresse — och än mindre de privata personbilägarnas förvärvsintresse — på bekostnad av de i och för sig hårt pressade möjligheterna till upprätthållande av allmän trafik tjänst.

Vad de nyttobetonade trafikbehoven beträffar är det ett faktum, att de nuvarande bestämmelserna om sambruk av privata personbilar för arbets-

resor icke ingått i det allmänna rättsmedvetandet och att de därför icke i större utsträckning respekteras. Trafikutredningen önskade på sin tid med sitt tillstyrkande av dessa bestämmelser bl. a. söka få klarhet om den omfattning, i vilken ifrågavarande arbetsresor förekomme, för belysande av trafikavledningen från den allmänna trafik tjänsten. En omfattande trafikavledning från den lokala järnvägs- och busslinjetrafiken är numera ett faktum. Per den 1 juli 1960 utgjorde vidare antalet av länsstyrelserna utfärdade tillstånd för ifrågavarande arbetsresor 692 stycken.<sup>1</sup> Tillstånden fördela sig länsvis på följande sätt.

Tablå XV: 1. Av länsstyrelserna utfärdade, den 1 juli 1960 gällande tillstånd till sambruk av privat personbil

Län	Antal tillstånd		Län	Antal tillstånd		Län	Antal tillstånd	
	totalt	i % av länets personbilar 1/1 1960		totalt	i % av länets personbilar 1/1 1960		totalt	i % av länets personbilar 1/1 1960
A	1	0,01	I	1	0,12	S	27	0,60
B	1	0,02	K	17	0,89	T	5	0,12
C	3	0,12	L	40	1,00	U	27	0,73
D	21	0,61	M	24	0,26	W	23	0,49
E	49	0,94	N	8	0,32	X	75	1,80
F	12	0,27	O	7	0,09	Y	95	2,31
G	35	1,46	P	4	0,07	Z	18	0,95
H	56	1,59	R	24	0,57	AC	76	2,13
						BD	43	1,25

Av sammanställningen framgår bl. a., att tillståndsfrekvensen varit synnerligen varierande, med en tydlig koncentration till glesbygdslän med mindre goda reguljära kommunikationer. Vid det förhållandet, att landets personbilar i antal numera icke torde understiga 1,2 milj. (1/1 1960: 1 087 533) samtidigt som det totala antalet trafik tillstånd för här ifrågavarande ändamål icke uppgår till mer än ca 0,6 promille av personbilsbeståndet, d. v. s. ett trafik tillstånd per 1 500 à 1 600 personbilar, står det klart att tillstånd endast i ringa utsträckning sökas för förekommande resor. En betydligt större trafikavledning från den allmänna trafik tjänsten än vad tillstånden utvisa har genom yrkesmässigt sambruk av privata personbilar otvivelaktigt redan skett. Kontrollmöjligheterna med avseende å bestämmelsernas efterlevnad äro vidare otillfredsställande.

Såsom antytts finner trafik utredningen det i dagens läge icke vara trafikpolitiskt motiverat att inskränka möjligheterna till sambruk av privata personbilar för resor till och från arbetsplats. Vad däremot gäller annan yrkesmässig personbefordran med privata personbilar äro omedelbara

<sup>1</sup> Av polismyndigheterna i städerna torde tillstånd av här ifrågavarande slag icke i nämnvärd utsträckning ha meddelats.

åtgärder icke lika påkallade. I avbidan på framläggandet av de förslag till säkerställandet av en för angelägna trafikbehov erforderlig allmän trafik-tjänst med bussar och droskbilar, som trafikutredningen har under över-vägande, finner utredningen därför någon ändring av gällande bestämmel-ser härvidlag icke tillsviðare böra ifrågakomma.

Trafikutredningen föreslår sålunda, att från tillämpning av yrkestrafik-förordningens bestämmelser skola undantas de fall, där ägare av person-bil vid direkt färd därmed mellan egen bostad och arbetsplats mot ersätt-ning medtar uteslutande andra personer på väg till eller från arbetsplats.

År	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920
1	10	12	15	18	22	28	35	45	58	75	95
2	15	18	22	28	35	45	58	75	95	120	150
3	20	25	32	40	50	65	85	110	140	180	230
4	25	32	40	50	65	85	110	140	180	230	300
5	30	38	48	60	78	100	130	170	220	280	360
6	35	45	58	75	95	120	150	190	240	300	380
7	40	50	65	85	110	140	180	230	300	380	480
8	45	58	75	95	120	150	190	240	300	380	480
9	50	65	85	110	140	180	230	300	380	480	600
10	55	70	90	115	145	185	235	300	380	480	600
11	60	75	95	120	150	190	240	300	380	480	600
12	65	80	100	125	160	200	250	310	390	490	600
13	70	85	105	130	165	205	255	315	395	495	600
14	75	90	110	135	170	210	260	320	400	500	600
15	80	95	115	140	175	215	265	325	405	505	600
16	85	100	120	145	180	220	270	330	410	510	600
17	90	105	125	150	185	225	275	335	415	515	600
18	95	110	130	155	190	230	280	340	420	520	600
19	100	115	135	160	195	235	285	345	425	525	600
20	105	120	140	165	200	240	290	350	430	530	600
21	110	125	145	170	205	245	295	355	435	535	600
22	115	130	150	175	210	250	300	360	440	540	600
23	120	135	155	180	215	255	305	365	445	545	600
24	125	140	160	185	220	260	310	370	450	550	600
25	130	145	165	190	225	265	315	375	455	555	600
26	135	150	170	195	230	270	320	380	460	560	600
27	140	155	175	200	235	275	325	385	465	565	600
28	145	160	180	205	240	280	330	390	470	570	600
29	150	165	185	210	245	285	335	395	475	575	600
30	155	170	190	215	250	290	340	400	480	580	600
31	160	175	195	220	255	295	345	405	485	585	600
32	165	180	200	225	260	300	350	410	490	590	600
33	170	185	205	230	265	305	355	415	495	595	600
34	175	190	210	235	270	310	360	420	500	600	600
35	180	195	215	240	275	315	365	425	505	600	600
36	185	200	220	245	280	320	370	430	510	600	600
37	190	205	225	250	285	325	375	435	515	600	600
38	195	210	230	255	290	330	380	440	520	600	600
39	200	215	235	260	295	335	385	445	525	600	600
40	205	220	240	265	300	340	390	450	530	600	600
41	210	225	245	270	305	345	395	455	535	600	600
42	215	230	250	275	310	350	400	460	540	600	600
43	220	235	255	280	315	355	405	465	545	600	600
44	225	240	260	285	320	360	410	470	550	600	600
45	230	245	265	290	325	365	415	475	555	600	600
46	235	250	270	295	330	370	420	480	560	600	600
47	240	255	275	300	335	375	425	485	565	600	600
48	245	260	280	305	340	380	430	490	570	600	600
49	250	265	285	310	345	385	435	495	575	600	600
50	255	270	290	315	350	390	440	500	580	600	600

## KAPITEL XVI

### Landsvägstrafiken: Uthyrningsrörelse

Övergången till bilåldern har bl. a. gett ökad aktualitet åt frågan om den utsträckning, i vilken möjligheter böra beredas allmänheten att förhyra motorfordon för eget bruk. Med den stora omfattning, som särskilt personbilismen med dess omkring 1,2 milj. fordon i drift fått, är det naturligt, att ett växande behov uppstått att kunna genom hyresavtal tillfälligt disponera bil för olika ändamål. Yrkesmässig uthyrning av personbilar, mopeder och lastbilar bedrivs för närvarande i viss omfattning med stöd av särskilt tillstånd enligt 32 § yrkestrafikförordningen, men möjligheterna till etablerande, respektive utvidgning av uthyrningsrörelser äro begränsade genom behovsprövning.

#### *A. Hittills gällande bestämmelser om uthyrningsrörelse*

Reglering av rätten till bedrivande av uthyrningsrörelse infördes i Sverige i början av 1930-talet. 1932 års trafikutredning, som tillsatts för att utreda frågan om en av den då rådande transportkrisen föranledd reglering av konkurrensförhållandena på landtrafikens område, framlade i december 1932 förslag till sådan reglering, vilket jämväl innefattade bestämmelser om yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare samtidigt ställes till förfogande. Motivet för en reglering av uthyrningsverksamheten var enligt 1932 års trafikutredning trefaldigt: *dels* nödvändigheten av offentlig kontroll utav den i uthyrningsrörelsen tillhandahållna vagnmaterielens beskaffenhet, *dels* allmänhetens berättigade intresse av att olämpliga personer förhindrades bedriva dylik rörelse och *dels* önskvärdheten av likställighet i förhållande till utövarna av yrkesmässig trafik. Såsom en följd av dessa krav på viss standard hos här ifrågavarande slag av service åt allmänheten och på en konkurrensreglerande begränsning av kapacitetsutbudet föreslog 1932 års trafikutredning att vid prövning av ansökan om tillstånd till uthyrningsrörelse hänsyn skulle tagas till behövligheten och lämpligheten av densamma samt till om rörelsen avsåge att tillgodose ett trafikbehov, som icke kunde fyllas med anlitande av befintliga transportmedel.

I vissa yttranden över förslaget framfördes erinringar mot den föreslagna behovsprövningsföreskriften. *Länsstyrelsen i Gotlands län* fann att en pröv-

ning av uthyrningsrörelses behövlighet måste vålla vissa svårigheter, enär behov av tillgång till bilar utan förare kunde tänkas föreligga även om å viss ort antalet bilar i yrkesmässig trafik enligt den allmänna regeln för behovsprövningen vore fyllt, därvid länsstyrelsen närmast avsåg den anse- nliga grupp av trafikanter, som vanligen under semester men även eljest önskade under sina resor använda förhyrd bil utan förare. *Kungl. automo- bilklubben* ifrågasatte för sin del, om icke en anmälan till vederbörande myndighet av den, som ville bedriva uthyrningsrörelse, kunde vara tillfyl- lest, varigenom myndigheterna skulle ha tillfredsställande möjligheter att följa och övervaka dylik rörelse ävensom förhindra, att olämplig person tillätes bedriva sådan uthyrning. I varje fall borde en eventuell behovs- prövning äga rum med hänsyn endast till uthyrningsverksamheten och borde sålunda icke — såsom 1932 års trafikutredning föreslagit — avse, huruvida trafikbehovet kunde fyllas med anlitan- de av befintliga transport- medel. *Styrelsen för automobilbesiktningsmännens förening* framhöll, att då det i regel ej komme att röra sig om trafikbehov, som icke kunde fyllas med anlitan- de av redan befintliga transportmedel, så vore de föreslagna behovsprövningsvillkoren rent prohibitiva eller med andra ord så avfat- tade, att trafiktillstånd blott undantagsvis kunde beviljas.

Från *sammanslutningar av utövare utav yrkesmässig trafik* gjordes där- emot i yttranden över förslaget allmänt gällande, att uthyrning av automo- bil utan förare borde helt förbjudas, därvid åberopades såväl konkurrens- som trafiksäkerhetssynpunkter.

I den på grundval av 1932 års trafikutrednings betänkande framlagda *propositionen nr 193 till 1933 års riksdag* anförde föredragande departe- mentschefen bl. a.:

De synpunkter, vilka såväl i utredningsmännens betänkande som i däröver av- givna yttranden kommit till uttryck rörande yrkesmässig uthyrning av automo- bil utan förare, kunna hänföras å ena sidan till spörsmålet om konkurrensen ej endast mellan automobilföretag och järnvägsföretag utan även och i första rum- met mellan olika automobilföretag inbördes samt å andra sidan till trafiksäker- hetsspörsmålet.

Vad förstberörda synpunkter angår vill jag giva min anslutning till vad därut- innan anförts särskilt av kungl. automobilklubben och styrelsen för automobil- besiktningsmännens förening. Frånsett den omständigheten, att den, som bedri- ver dylik rörelse, icke kan sägas utöva någon *trafik*, avser enligt min tanke en sådan rörelse att fylla ett behov, som icke kan på annat sätt tillgodoses. Ty det är ju här icke fråga om det förhållandet, huruvida å en viss ort tillgängliga tra- fikmedel kunna anses tillfyllest, utan huruvida en person, som äger förmåga att föra ett motorfordon men — måhända främst av ekonomiska skäl — icke håller sig därmed, skall hava möjlighet att själv ombesörja en körning. För många inne- bär själva framförandet och det fria disponerandet av ett motorfordon det hu- vudsakliga nöjet vid exempelvis en semesterresa. Och ofta torde en resa ställa sig väsentligt billigare, om vederbörande ej behöver bekosta jämväl utgifter för chaufför, t. ex. då en handelsresande har att inom ett vidsträckt område upp- söka kunder. Även i fråga om godsbefordran förekommer det, att en transport

skulle kunna utföras väsentligt billigare, där vederbörande kunde med förhyrd automobil själv utföra transporten.

Om jag således biträder uppfattningen, att lagliga hinder ej böra resas mot en rörelse av ifrågavarande slag, kan jag med hänsyn till det anförda icke ansluta mig till utredningsmännens förslag att i väsentliga avseenden likställa denna rörelse med den yrkesmässiga automobiltrafiken; och särskilt hyser jag den åsikten, att frågan, huruvida dylik rörelse må utövas, ej skall bedömas efter de riktlinjer, enligt vilka ansökan om tillstånd till yrkesmässig trafik bör prövas.

Från synpunkten av ökad trafiksäkerhet åter synes förslaget att reglera nu förevarande rörelse värt allt beaktande.

Det väsentliga i en reglering av berörda rörelse torde vara förhindrandet av att mindervärdiga automobiler komma till användning i densamma.

Det från åtskilliga håll framförda kravet, att automobiler för godsbefordran skulle i förevarande hänseende likställas med automobiler för personbefordran, har jag ansett mig böra tillmötesgå. Ur trafiksäkerhetssynpunkt synes mig anledning saknas att fritaga lastautomobil, som yrkesmässigt uthyres utan förare, från den kontroll, som personautomobil under enahanda förutsättning ansetts i trafiksäkerhetens intresse böra underkastas.

Jag har övervägt huruvida icke — på sätt kungl. automobilklubben ifrågasatt — det kunde vara tillfyllest, att den, som ville bedriva uthyrningsrörelse, därom gjorde anmälan hos vederbörande myndighet. Då det emellertid från synpunkten att förhindra användandet i dylik rörelse av mindervärdiga automobiler kan vara av vikt, att sökandens personliga förutsättningar för rörelsens bedrivande prövas, har jag stannat för den meningen, att särskilt tillstånd bör erfordras. Huruvida tillståndsgivande myndigheten skall förskaffa sig upplysning i berörda avseende, torde böra överlätas åt densamma att själv avgöra. Några föreskrifter om vissa vederbörandes hörande anser jag ej erforderliga.

Någon bestämmelse om behovsprövning ingick i enlighet med departementschefens ovan angivna uppfattning icke i det genom propositionen framlagda författningsförslaget.

Andra lagutskottet tillstyrkte i utlåtande nr 31 den i propositionen föreslagna regleringen av uthyrningsverksamheten såsom synnerligen av behovet påkallad men ifrågasatte samtidigt, huruvida icke ytterligare garantier kunde anses erforderliga till skydd mot den farliga trafik, som tack vare möjligheten för ovana och ansvarslösa förare att förhyra automobil för tillfälliga körningar mången gång förekomme.

Sedan riksdagen yttrat sig i enlighet med lagutskottets utlåtande, intogs genom *förordning den 14 juni 1933 (nr 406)* en ny paragraf — 29 a § — i 1930 års motorfordonsförordning. Enligt de nya bestämmelserna måste den, som ville yrkesmässigt uthyra automobil utan att förare ställdes till förfogande (uthyrningsrörelse), söka tillstånd därtill hos vederbörande länsstyrelse. Automobil finge icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara godkänd därför av länsstyrelsen. Tillstånd eller godkännande kunde åter-

kallas, när anledning förekomme därtill. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, måste sist inom sex månader efter närmast föregående besiktning uppvisas för besiktningsman för efterbesiktning.

I sitt år 1935 avgivna betänkande med förslag till förordning angående allmän automobiltrafik (SOU 1935:12) förordade 1932 års trafikutredning vissa kompletterande föreskrifter om uthyrningsrörelse, och upptog därvid ånyo sitt förslag om behovsprövning. Sålunda föreslogs, att länsstyrelsen skulle höra vederbörande polismyndighet över ansökan om tillstånd samt, om förhållandena därtill föranledde, lämna vederbörande utöware av yrkesmässig trafik i orten tillfälle att yttra sig och att tillstånd skulle beviljas endast under principiellt samma förutsättningar som gällde beträffande trafiktillstånd, nämligen att rörelsen funnes behövlig och lämplig samt sökanden skickad att handha densamma. Vidare föreslogs, att automobil icke finge i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrkte sig vara innehavare av körkort.

1932 års trafikutrednings ändringsförslag upptogs med vissa mindre jämkningar av formell natur utan särskild kommentar från föredragande departementschefens sida i *propositionen nr 161 till 1936 års riksdag* med förslag till förordning angående yrkesmässig trafik med automobil. Då hela författningsförslaget av riksdagen fanns icke böra läggas till grund för lagstiftning i ämnet, förföll också tillsvidare frågan om införande av behovsprövning för tillstånd till uthyrningsrörelse.

1936 års trafikutredning framhöll i sitt betänkande med förslag till förordning angående yrkesmässig biltrafik m. m. (SOU 1938:59), att det givetvis vore svårt att avgöra i vilken utsträckning körningarna med förhyrda personbilar skulle komma den yrkesmässiga trafiken till godo, därest uthyrningsrörelsen förbjödes, men att sannolikt så ej skulle bli fallet i någon större omfattning. Utredningen uttalade emellertid — utan närmare angiven motivering — att den funnit yrkesmässig uthyrning av personbil böra underkastas en betydligt strängare reglering än vad för det dåvarande vore fallet, att behov av yrkesmässig uthyrning av lastbil knappast förelåge samt att allmänhetens behov av lastbilstransporter, som icke verkställdes med egna vagnar, borde tillgodoses av den yrkesmässiga trafikens män, varför yrkesmässig uthyrning av lastbil eller släpfordon ej längre borde tillåtas. För yrkesmässig uthyrning av personbil borde sålunda i överensstämmelse med *propositionen 1936:161* behovsprövning föreskrivas, särskilt som redan för det dåvarande vissa tillståndsmyndigheter meddelat tillstånd endast därest ett behov av uthyrningsrörelse ansetts förefinnas. Även i övrigt borde de av 1936 års trafikutredning för yrkesmässig trafik föreslagna bestämmelserna i avsevärd utsträckning tjäna såsom förebild vid regleringen av den yrkesmässiga uthyrningen av personbilar.

Remissyttrandena över 1936 års trafikutrednings förslag behandlade endast i ringa utsträckning frågan om behovsprövningens lämplighet.

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* med förslag till den nu gällande yrkestrafikförordningen uttalade föredragande departementschefen inledningsvis, att han icke kunnat finna, att några väsentliga faror eller olägenheter varit förenade med den dittills medgivna rätten till uthyrning av lastbilar, varför några motiv för ett förbud mot ifrågavarande slag av uthyrningsrörelse icke syntes ha förekommit. Beträffande behovsprövningen anförde departementschefen, att han i likhet med 1936 års trafikutredning funne det lämpligt, att meddelandet av tillstånd till uthyrningsrörelse skedde på grundval av behovsprincipen. Yttranden över ansökan om tillstånd borde såsom utredningen föreslagit inhämtas på samma sätt som över ansökan om tillstånd till beställningstrafik. I fråga om ett av länsstyrelserna i Värmlands och Skaraborgs län vid remissbehandlingen framfört förslag, att förbud borde stadgas mot uthyrande av bil till person, som vore påverkad av spritdrycker eller som eljest, exempelvis genom sjukdom, uppenbarligen vore olämplig såsom bilförare, anförde departementschefen följande.

Vad till en början angår det ifrågasatta förbudet mot uthyrande av bil till person, som är påverkad av spritdrycker eller eljest olämplig som bilförare, må erinras, att det givetvis ligger i biluthyrarens eget intresse att övervaka, att bilen icke anförts person, som kan antagas komma att förorsaka skada därå eller behandla den ovarsamt. Ett dylikt förbud skulle bliva svårt att tillämpa, då ju nämligen — bortsett från extrema fall, i vilka innehavaren av rörelsen överhuvud icke torde reflektera på uthyrning — bedömning av frågan, huruvida en person är påverkad av starka drycker eller eljest olämplig att föra bil, förutsätter möjlighet till förhör i form av ingående frågor eller företagande av vissa prov, som det ur praktisk synpunkt skulle vara omöjligt för rörelsens innehavare att ifrågasätta. På grund härav och då innehavare av uthyrningsrörelse riskerar att få det honom meddelade tillståndet indraget, om han under angivna förhållanden uthyr bilen, har jag icke funnit skäl att till förslaget foga sådant förbud, som av sistnämnda båda länsstyrelser ifrågasatts.

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen anförde *andra lagutskottet* i utlåtande nr 27 bl. a. följande.

Även om yrkesmässig uthyrning av automobil kan i viss utsträckning tillgodose berättigade behov, torde dock enligt utskottets uppfattning fog icke saknas för de ofta uttryckta farhågorna att bedrivandet av dylik rörelse kan i vissa fall öka riskerna i vägtrafiken. Särskilt torde detta gälla i sådana fall då genom uthyrning personautomobiler ställas till förfogande för personer, som sakna nödig körvana eller som eljest på grund av spritpåverkan eller andra omständigheter icke lämpa sig för att framföra automobil. Utskottet anser, att med hänsyn till dylika riskmöjligheter meddelande av tillstånd till bedrivande av uthyrningsrörelse bör föregås av en noggrann behovsprövning och inskränkas till vad som ur denna synpunkt finnes påkallat, samt att uppmärksamhet bör ägnas åt frågan, huruvida sökanden med avseende å ansvarskänsla och omdöme är lämplig att handhava rörelsen. Vad beträffar meddelande av tillstånd till rörelse för uthyrning av lastautomobiler och släpfordon bör därjämte varsamhet iakttagas till förhindrande av osund konkurrens med utövare av yrkesmässig trafik för godsbefordran i orten.



Beträffande de omständigheter, under vilka automobil må i uthyrningsrörelse tillhandahållas, innehåller förslaget icke andra bestämmelser än föreskriften i 6 mom., att automobil, som användes i uthyrningsrörelse, icke må föras av eller tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig vara innehavare av gällande körkort för automobil och hava fyllt 21 år. Även om, på skäl som av departementschefen anförts, utförligare bestämmelser i detta avseende anses icke böra inflyta i författningen, är det enligt utskottets mening av vikt att i samband med meddelande av tillstånd erinra tillståndshavaren om att automobil icke må uthyras under sådana omständigheter, att särskilda risker för övriga vägfärande kunde därigenom framkallas.

Sedan riksdagen gett tillkänna vad utskottet anført, utfärdades den nu gällande *yrkestrafikförordningen*, som trädde i kraft den 1 juli 1941. Med däri till följd av vägtrafiklagstiftningen sedermera gjorda ändringar lyder 32 § *förordningen* numera såsom följer.

1 mom. Yrkesmässig uthyrning av automobil utan att förare ställes till förfo-gande (*uthyrningsrörelse*) må ske endast efter tillstånd av länsstyrelsen i det län, varest rörelsen skall drivas.

Ansökan om sådant tillstånd skall innehålla uppgift om ort, å vilken rörelsen skall drivas, ävensom om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen; och skola i övrigt föreskrifterna i 7 § 1 mom.<sup>1</sup> i tillämpliga delar gälla.

2 mom. Över ansökan skall länsstyrelsen infordra yttranden på sätt i 9 § 1 mom. närmare angives.<sup>2</sup>

3 mom. Tillstånd må meddelas allenast om rörelsen finnes behövlig och i öv-rigt lämplig samt sökanden skickad att handhava densamma. Vad i 12 § tredje stycket samt 16 §, 17 § och 18 § 1 mom.<sup>3</sup> är stadgat skall i tillämpliga delar gälla i fråga om uthyrningsrörelse.

Tillstånd kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen återkallas eller för viss tid indragas. Har tillståndshavaren gjort sig skyldig till förfarande eller försummelse, som kan föranleda återkallelse eller indragning av tillståndet, och kan det antagas, att han skall låta sig rätta utan sådan åtgärd, må varning i stället meddelas. Sådan varning må ej överklagas.

Innefattar beslut meddelande av tillstånd eller ändring i eller indragning på viss tid eller återkallelse av förut meddelat tillstånd, skall beslutet genom läns-styrelsens försorg delgivas biltrafiknämnden samt vederbörande polismyndighet.

Beslut om återkallelse eller indragning av tillstånd eller om varning skall ge-nom den beslutande myndighetens försorg delgivas den, som avses med beslutet.

4 mom. Automobil må icke användas i uthyrningsrörelse utan att vara därför godkänd av den länsstyrelse, som meddelat tillstånd till rörelsen. Då godkän-nande sökes, skall företets intyg av besiktningsman, att automobilen är lämplig för uthyrningsrörelse, varjämte skall visas, att försäkringsplikten fullgjorts. Vid godkännande skall bestämmas det högsta antal personer eller den största last, som må i uthyrningsrörelse befordras med automobilen.

Godkännande kan, när anledning därtill förekommer, av länsstyrelsen åter-kallas.

<sup>1</sup> Föreskrifter om handlingar och uppgifter, som skola bifogas ansökan.

<sup>2</sup> Yttranden från vederbörande polismyndighet samt trafikföretag, sammanslutningar och andra inom länet, vilka ärendet kan angå.

<sup>3</sup> Föreskrifter rörande tillståndets innehavare och giltighetstid, trafikregister samt förfarande vid tillståndshavares död eller konkurs och vid överlåtelse av tillståndet.

5 mom. Automobil, som användes i uthyrningsrörelse, skall inom sex månader efter närmast föregående besiktning av ägaren inställas hos besiktningsman för kontrollbesiktning, varom i vägtrafikförordningen förmåles.

6 mom. Automobil må icke i uthyrningsrörelse tillhandahållas annan person såsom förare än den, som styrker sig innehava gällande körkort för automobil och hava uppnått 21 års ålder; dock må sådan cykel med hjälpmotor, för vilken registreringsplikt icke föreligger, tillhandahållas förare utan hinder av att denne icke innehar körkort.

Förhyrd automobil må icke föras av någon, som icke fyllt 21 år.

Annorstädes än inom stad eller tätbebyggt samhälle må ej heller förhyrd automobil yrkesmässigt mot ersättning föras av någon för detta ändamål anlitad person.

7 mom. Utövare av uthyrningsrörelse skall vara skyldig att föra anteckningar över verkställda uthyrningar och angående rörelsen i övrigt i enlighet med bestämmelser, som vederbörande länsstyrelse, som utfärdat tillståndet, må finna skäl meddela, ävensom att till nämnda myndighet insända sådant sammandrag av dessa anteckningar eller de uppgifter i övrigt, som av densamma infordras.

Anteckningarna skola hållas tillgängliga för granskning av biltrafiknämnden, vederbörande länsstyrelse eller polismyndighet när helst så påfordras.

Allmänna grunder för uppställning av sådana anteckningar fastställas av Konungen eller av den myndighet, Konungen förordnar.

## *B. Till 1953 års trafikutredning överlämnade framställningar rörande regleringen av uthyrningsverksamheten*

### **1. Framställning i februari 1959 av Sveriges biluthyres riksförbund**

I skrivelse den 23 februari 1959 till kommunikationsdepartementet hemställde *Sveriges biluthyres riksförbund* om vissa ändringar i 32 § yrkestrafikförordningen. Sälunda anförde förbundet:

Enligt förbundet medför nuvarande tillståndsgivning en hämning av den naturliga och nödvändiga utvecklingen av biluthyrningsrörelsen i Sverige. I likhet med vad som gäller för bilskolor bör tillstånd kunna meddelas för ett icke bestämt antal bilar. Tillståndsgivande myndighets prövning bör endast avse den sökandes fysiska eller juridiska personens lämplighet. Avgörande för antalet bilar i en viss uthyrningsfirma bör helt vara avhängigt dennas förmåga att hävda sig i konkurrensen. Härigenom kan man förvänta en allmän önskvärd rationalisering av branschen.

Förbundet ifrågasätter vidare, om tillstånd bör knytas till viss ort och visst län. Därest tillstånd avser hela landet, lämnas möjligheten öppen för en långtgående rationalisering. I flertalet fall önskar våra kunder lämna förhyrd bil å annan ort inom annat län än där bilen hyrdes. Ur såväl nationalekonomisk som företagsekonomisk synpunkt är det självfallet ändamålsenligast, att bilen kan vidareuthyras utan att först återföras till utgångsorten med de kostnader och tidsutdräkt detta medför. Bestämmelserna om tillstånd ha med framgång utformats på detta sätt på vissa håll utomlands.

---

Förbundet hemställer, att bestämmelserna om periodisk efterbesiktning enligt rubricerade lagrum ändras så, att besiktning skall äga rum endast en gång varje

år. Detta i likhet med vad som gäller för den yrkesmässiga droskrörelsen. Nuvarande regler är enligt förbundets uppfattning onödigt stränga med hänsyn till, att vagnparken i genomsnitt förnyas vart och vartannat år. En ändring av reglerna skulle även medföra en betydande lättnad i arbetsbördan för Statens Bilinspektion. Besiktningarna föranleder i regel aldrig några anmärkningar, då medlemmarnas vagnpark hålles i ett föredömligt skick.

Genom remiss den 2 mars 1959 har chefen för kommunikationsdepartementet överlämnat detta ärende till trafikutredningen för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

## 2. Framställning i mars 1959 av Sveriges automobilhandlareförbund

I skrivelse den 18 mars 1959 till trafikutredningen framförde *Sveriges automobilhandlareförbund* vissa synpunkter på behovet av ändringar i yrkestrafikförordningen. Helt allmänt anförde förbundet, att målsättningen borde vara att genom successiva uppmjukningar under betryggande tidsperiod av nuvarande tillståndsgivning ge lämplighetsprövade innehavare av trafiktillstånd möjlighet att fritt välja såväl typ av fordon som antal i verksamheten använda fordon. I fråga om yrkesmässig uthyrning av fordon uttalade förbundet följande.

Beträffande uthyrning av motorfordon verka nuvarande restriktioner i åtskilliga fall otillfredsställande. För att motivera denna uppfattning kan i första hand hänvisas till att åtskilliga bilreparationskunder, ej minst hantverks- och industri-företag, handelsföretag med distributionsverksamhet etc. vid mera genomgripande och tidskrävande översyner av sina fordon ha ett ofrånkomligt behov av transportkapacitet i egen regi.

I första hand gäller det här icke personbilar — även om klart behov av sådana kunna förekomma på orter där yrkesmässig uthyrning ej medgivits — utan i huvudsak lättare lastfordon av typ leverans- och herrgårdsvagn el. dyl., vilka genom goda utrymmen och oömhets motsvara de anspråk som ställas i sammanhanget. Med tanke på kostnaderna för behov av detta speciella slag skulle nästan genomgående vara omöjligt att utnyttja den yrkesmässiga lastbilstrafikens tjänster.

Detta talar för att redan traditionellt förekommande tillhandahållande av lämpliga ersättningsobjekt från bilverkstädernas sida i samband med reparationer även formellt accepteras. Med tanke på det behov som ostridigt föreligger synes befogat att ta upp hela frågan om yrkesmässig uthyrningsverksamhet. Man kan exempelvis i vissa av våra grannländer utan hinder bedriva uthyrningsverksamhet av motorfordon, givetvis under förutsättning att gällande krav på besiktning, inspektion och administration m. m. motsvaras. Vi ha emellertid förståelse för att ett sådant fullständigt frigivande av denna verksamhet skulle kunna medföra vissa nackdelar och svårigheter utan en tillräckligt lång anpassningsperiod. Med tanke härpå ha vi för vår del närmast intresse av att för bilhandel och bilverkstäder få möjlighet till yrkesmässig uthyrning i den omfattning vederbörande så finner önskvärt.

Förbundet hemställde, att rätt till uthyrningsverksamhet normalt måtte medges för bilfirmor och bilverkstäder enbart för tillhandahållande av ersättningsfordon för omhändertagna reparationsobjekt.

### 3. Framställning i oktober 1959 av Sveriges biluthyrarets riksförbund

I skrivelse den 27 oktober 1959 till chefen för kommunikationsdepartementet framhöll *Sveriges biluthyrarets riksförbund* att det på senare tid förekommit, att bilhandelsföretag sökt tillstånd till yrkesmässig uthyrning av personbilar. I anledning härav anförde förbundet bl. a.:

Vårt Förbund vill kraftigt framhålla riskerna för en upprivning av hela biluthyrningsbranschen, därest tillstånd medgives i princip för andra företag och personer än branschföretag. Lämnas tillstånd till bilhandelsföretag är fältet öppet för vem som helst — privatpersoner, industriföretag, handelsföretag etc. — att söka och erhålla tillstånd till uthyrning av personbil. Någon särskild anledning att premiera bilhandelsföretag framför andra juridiska och fysiska personer finns icke. Detta medför exempelvis, att en privatperson, som icke av ekonomiska skäl kan hålla en personbil, söker tillstånd till biluthyrning, att ett industriföretag, som tillfälligtvis icke kan sysselsätta en firmabil i rörelsen, söker tillstånd. Så är förhållandet i Danmark, enbart i Köpenhamn finns t. ex. 1 500 biluthyrningsfirmor, och är det omvittnat vilken olidlig konsekvens en sådan tillståndsgivning medför.

Syftet för tillståndsgivning enligt stadvunnen praxis är, att till förmån för allmänheten uppmuntra de existerande branschföretag som visat sig väl fylla de funktioner lagstiftarna avsett och som på tillfredsställande sätt betjänar allmänheten.

Biluthyrning kan för bilhandelsföretag aldrig bli annat än en andrahandsföretelse. Den kommer aldrig att omfattas och övervakas på det personliga sätt som kräves. Med hänsyn till den skiftande vagnparken kommer olika personvagnar, och då beroende på vad som finns i lager, att utnyttjas för biluthyrning. Det finns heller ingen anledning antaga, att bilhandelsföretagen enbart skulle uthyra till kunder. Tvärtom kan man av den allt mer skärpta konkurrensen utgå ifrån, att bilhandelsföretagen i reklamsyfte kommer att erbjuda denna särskilda service.

---

Sveriges Biluthyrarets Riksförbund anser det synnerligen angeläget, att tidigare normer för tillståndsgivningen vidhålls och att målsättningen för densamma blir oförändrad. Skall tillstånd ges bör i första hand redan existerande branschföretag ifrågakomma.

Inom Sveriges Biluthyrarets Riksförbund har bildats ett samarbetsorgan, Aktiebolaget Automo, som i samråd med Statens Järnvägar avser att rationalisera och intensifiera färdssättet tåg—bil. Verksamheten skall omfatta hela landet och således även mindre orter. För att organisationen skall få den effektivitet och allmänna standard som är nödvändig för att kunna möta det väntade behovet måste mindre biluthyrningsföretag med endast få tillstånd lämnas möjlighet utöka sin vagnpark. Tillstånd å mindre orter bör redan av denna anledning tillfalla redan existerande företag.

I gemensamt yttrande den 7 april 1960 över framställningen anförde *Sveriges automobilhandlareförbund och Bilverkstädernas riksförbund* bl. a. följande.

Förordningen om yrkesmässig trafik, vari restriktiva bestämmelser rörande biluthyrning ingå, har nu varit giltig så länge sedan tidpunkten för dess tillkomst att förutsättningarna för densamma i vissa avseenden i grund förändrats. Detta gäller speciellt den kraftiga utvecklingen av personbilismen. Medan personbilen ännu

under 1930-talet betraktades som något av lyxartikel, har densamma numera blivit en förutsättning för många yrkesarbetande människors effektiva genomförande av sina uppgifter. En bekväm tillgång till personbil även i lägen där en egen vagn ej kan medföras är nu på ett helt annat sätt än för 20 år sedan ofrånkomlig. — Vi finna emellertid angeläget kraftigt understryka att vi härmed icke deklarerat uppfattningen att all reglering av yrkesmässig trafik är obehövlig. Tvärtom torde en efter tidens krav anpassad yrkestrafikförordning vara en förutsättning för en tillfredsställande utveckling på såväl den yrkesmässiga lastbils- som drosk- och omnibustrafikens områden med sådan effekt att transportkonsumenternas behov tillgodoses.

I fråga om tillhandahållandet av ersättningsfordon är emellertid läget enligt vår grundade praktiska erfarenhet ett annat. Ej minst för större ur såväl trafiksäkerhets- som ekonomisk synpunkt nödvändiga reparationer är ofta möjligheten att kunna förfoga över en bil med samma köregenskaper och milkostnader som reparationsobjektet ett bestämt krav. Detta har i praktiken ofta lett till att bilverksstadsbranschen sedan långa tider tillhandahållit ersättningsfordon, även om tillståndsfrågan i detta fall icke diskuterats. — Enligt vår mening bör ett formellt »kostnadsfritt» tillhandahållande av ersättningsfordon i dylika sammanhang svårigen kunna hindras. Emellertid kan det i dessa sammanhang ligga nära till hands att lånet av ersättningsfordon kompenseras på annat sätt, exempelvis genom dolt intagande i en offertkalkyl för den aktuella reparationen etc. — Härtill måste betonas att numera vissa billeverantörer och försäkringsgivare ställa bestämda fordringar när det gäller tillhandahållande av ersättningsobjekt vid bl. a. försäkrings-skador.

Vi anse emellertid ett sådant tillvägagångssätt mer lämpligt att de verkliga kostnaderna för respektive tjänst komma till klart uttryck. Det är härvid vår uppfattning att reparationskonsumenterna på så sätt skulle komma i ett bättre läge genom en ökad konkurrens på biluthyrningsområdet och därmed sannolikt relativt lägre kostnader.

Därest ett dylikt, av praktiska skäl styrkt medgivande ges, synes rimligt att bilföretagens uthyrningsverksamhet finge utvidgas och drivas även utan samband med bilreparationer, allt i syfte att genom en bredare bas förbättra kalkylen och sänka konsumenternas kostnad.

Vi kunna konstatera att nyssnämnt tillhandahållande av ersättningsfordon vid reparationer hittills ej skötts av specialiserade uthyrningsfirmor. Härtill kan man räkna med att ett efter hand vidgat tillhandahållande av ersättningsfordon för de egna bilarna skulle snabbt öka underlaget för uthyrningsverksamhet, varför ej heller de specialiserade uthyrningsföretagen torde behöva befara någon verkligt ogynnsam utveckling. Biluthyrarnas Riksförbunds uppfattning att olyckliga förhållanden skulle uppstå genom uthyrningsverksamhet från bilföretagens sida synes ej på något sätt grundad. Vi förutsätta nämligen att ingen begränsning sker av hittills gällande säkerhets- och lämplighetskrav för dylik verksamhet.

*Handelskamrarnas nämnd, Sveriges grossistförbund, Sveriges industriförbund, Kooperativa förbundet, Sveriges hantverks- och industriorganisation, Sveriges köpmannaförbund och Sveriges lantbruksförbund* anförde för sin del i ett den 27 juni 1960 gemensamt avgivet yttrande bl. a. följande.

Inledningsvis vilja vi framhålla, att enligt vår mening de förutsättningar som rådde vid tillkomsten av 1940 års förordning om yrkesmässig automobiltrafik — i vilken återfinnas de nu så restriktivt tolkade bestämmelserna angående yrkes-

mässig biluthyrning — numera så radikalt förändrats, att de icke längre böra åberopas. Härvid instämma vi i de synpunkter, som i ärendet anförts av Bilverkstädernas Riksförbund och Sveriges Automobilhandlareförbund i förbundens gemensamma yttrande den 7 april 1960 till Statsrådet och Chefen för Kommunikationsdepartementet. Motorismens utveckling sedan 1940-talet och dess nuvarande stora inflytande inom samhällslivet får man icke bortse från i sammanhanget. Ett allt större antal människor ha i vårt land för sin utkomst blivit beroende av tillgången på personbilar vare sig dessa användas vid utförandet av det egentliga arbetet eller såsom bekvämt och snabbt kommunikationsmedel mellan hemmet och en i många fall avlägset belägen arbetsplats. För många människor i vårt samhälle betyder tillgången på en egen personbil antingen möjlighet till användning i yrket och därmed försörjning eller tillfälle att inneha anställning långt från bostaden eller bådadera. Här behöver blott erinras om de möjligheter bilismen öppnat för exempelvis många industriföretag att fylla sitt personalbehov genom att arbetskraft kunnat rekryteras utanför den egna driftsplatsen, ofta från avlägsna bostäder med vilka regelbunden kollektiv förbindelse icke alltid förefinnes, beroende på att dylik förbindelse måhända icke skulle vara lönsam att upprätthålla. Om bilägarna på ett enkelt sätt i samband med inlämnande av reparationsobjekt kunna få tillgång till trafiksäkra ersättningsfordon, skulle många avbräck i produktionen och i den enskildes ekonomi — vilka nu inträffat på grund av att fordon under reparation icke kunna användas i tjänsten eller som transportmedel — kunna förhindras eller lindras. Även om de yrkesmässiga biluthyrarnas verksamhet är värd all uppmuntran, kan den dock icke förväntas få så stort omfång, att behovet av ersättningsbilar överallt kan täckas. En ökad konkurrens är även ägnad att till allmänhetens fromma medföra lägre kostnader.

Vi finna det även ur trafiksäkerhetssynpunkt angeläget, att bilverkstäderna ges ökade möjligheter till yrkesmässig biluthyrning av personbilar. Risk förefinnes vid nuvarande förhållanden, att mängden fordonsägare drar sig för att inlämna sitt fordon till reparation i medvetande om att han i många fall icke snabbt kan få tillgång till ett ersättningsfordon med ungefär samma driftkostnader och köregenskaper som den egna bilen representerar i fullt kördugligt skick. Vetskapen om att bilägaren på ett för honom enkelt och ekonomiskt sätt utan tidsförlust kunde få tillgång till ett för hans utkomst nödvändigt ersättningsfordon skulle otvivelaktigt medföra, att ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderliga reparationer fortare skulle komma till utförande.

I detta sammanhang må erinras om att bilverkstadsbranschen — såsom framgår av BRF:s och AHF:s ovannämnda gemensamma yttrande — sedan länge tillhandahållit ersättningsfordon, varvid dock kostnaderna härför på grund av yrkestrafikförordningens restriktiva bestämmelser måst indirekt uttagas exempelvis genom dolt intagande i en offertkalkyl för den aktuella reparationen. Behov av ersättningsfordon i samband med reparationer förefinns i stor utsträckning, och det måste enligt vår uppfattning anses otillfredsställande, att en efter nutida förhållanden icke avpassad yrkestrafikförordning lägger hinder i vägen för en öppen redovisning av de verkliga kostnaderna i samband med biluthyrning. Som tidigare nämnts anse vi, att en liberalare tillståndsgivning för biluthyrning vore ägnad att genom ökade möjligheter till konkurrens medföra bl. a. lägre kostnader för den enskilde. Vi vilja dock framhålla, att något avkall vid dylik utvidgad tillståndsgivning icke får göras på nu gällande säkerhets- och lämplighetskrav vid biluthyrningsverksamhet.

Under förutsättning att nyssnämnda villkor uppfylls vid tillståndsgivningen, vilja vi förorda, att bilverkstäderna beredas vidgade möjligheter att bedriva yrkes-

mässig biluthyrning med personbilar och få således meddela, att vi icke kunna dela de i den remitterade framställningen framförda synpunkterna. Vi vilja i detta sammanhang även erinra om att i motioner vid årets riksdag framförts önskemål om förtursbehandling inom 1953 års trafikutredning av just biluthyrningsfrågan och finna angeläget framhålla önskvärdheten av att den i motionerna ävenledes omnämnda tillståndsgivningen till uthyrning av lastbilar blir mindre restriktiv.

Genom beslut den 28 juli 1960 fann Kungl. Maj:t den förevarande, av Sveriges biluthyrarens riksförbund gjorda framställningen icke föranleda annan åtgärd än att handlingarna i ärendet skulle överlämnas till trafikutredningen för kännedom.

### *C. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag*

Den reglering av uthyrningsverksamheten, varom 32 § yrkestrafikförordningen innehåller bestämmelser, har tillkommit *dels* i konkurrensreglerande syfte, *dels* av trafiksäkerhetshänsyn och *dels* för att i samband med sistnämnda hänsyn tillgodose allmänhetens berättigade krav på en fullgod uthyrningsservice.

Trafikutredningen har i första hand granskat regleringen av uthyrningsverksamheten ur allmänna trafikpolitiska synpunkter. Härigenom träder frågan om behovsprövningen såsom ett led i handläggningen av ansökningar om tillstånd till uthyrningsrörelse i förgrunden.

Med den trafikpolitiska inställning, som trafikutredningen i det föregående deklarerat, föreligger icke någon anledning till fortsatt tillämpning av behovsprincipen på förevarande område. De enda skäl, som skulle kunna anföras gentemot införandet av friare konkurrensförhållanden inom uthyrningsverksamheten, måste, om de skola kunna tillerkännas trafikpolitisk relevans, vara grundade på berättigade farhågor antingen för en snedvridning av den på samhällsekonomiska kostnader baserade trafikuppdelningen eller för ett lederande av den samhällsnödvändiga transportförsörjningen. I den på detta område förda diskussionen har främst från buss- och drosktrafikens företrädare framhållits, att uthyrningsverksamheten förminskade deras trafikunderlag och sålunda påverkade möjligheterna att upprätthålla en viss minimitransportstandard.

Trafikutredningen kan för sin del icke finna att uthyrningen av motorfordon utan förare i någon större utsträckning bygger på kunder, vilka eljest skulle tillföras buss- och drosktrafiken. Vad uthyrningen av lastbilar beträffar, är det väl möjligt att uthyrningsverksamhetens klientel, om hyresmöjligheter ej stode till buds, skulle hänvända sig till den yrkesmässiga lastbilstrafiken, men då det bortfall av kunder hos åkerierna, som uthyrningsverksamheten kan föranleda, knappast påverkar möjligheterna till upprätthållandet av en tillfredsställande transportförsörjning, saknar detta förhållande betydelse i sammanhanget.

I själva verket synes behovsprövningsbestämmelsen i 32 § yrkestrafikförordningen ha tillkommit utan att klart belägg för nödvändigheten av en sådan bestämmelse på sin tid förebragts. Den omständigheten, att vissa länsstyrelser utan särskild föreskrift härom redan före yrkestrafikförordningens tillkomst tillämpat behovsprincipen, var i sig intet skäl för fortsatt behovsanpassning genom restriktivitet i tillståndsgivningen, därmed icke sagt att restriktivitet i form av höga krav på uthyrningsrörelses lämplighet icke varit och alltjämt kan vara av behovet påkallad.

Vid övervägande av de konsekvenser, som ett slopande av behovsprövningen kan få, måste tagas i betraktande, att motorfordonsbeståndet i dag uppskattningsvis omfattar ca 1 200 000 personbilar, 190 000 registreringspliktiga motorcyklar, 700 000 mopeder, 125 000 lastbilar och 8 000 bus-sar. Endast en ringa del av hela detta fordonsbestånd användes i yrkesmässig trafik. I uthyrningsverksamhet tillhandahölls av 229 tillståndshavare enligt den 1 juli 1960 gällande tillstånd 631 motorfordon, uppdelade på 606 personbilar, 11 mopeder och 14 lastbilar. Det kan med den omfattande nyinsättning av privata motorfordon, som årligen äger rum, antas komma att spela mycket liten roll för den totala trafikbilden, om uthyrningsverksamheten skulle öka till flera gånger sin nuvarande omfattning; möjligen skulle nyinsättningen av motorfordon kunna tänkas i någon ringa mån dämpas, vilket ur exklusiv transporthushållningssynpunkt ter sig såsom en rationalisering. En efterfrågeanpassad dimensionering av uthyrningsverksamheten skulle på längre sikt bli en följd av behovsprövningens borttagande, och ökade möjligheter skulle skapas att möta en differentierad och säsongmässigt varierande bilefterfrågan till lägre samhällsekonomisk kostnad än för närvarande.

Övervägande skäl för ett omedelbart slopande av behovsprövningen för uthyrningsverksamhet föreligga sålunda enligt trafikutredningens uppfattning.

Vad lämplighetskravet angår synes det alltjämt böra med kraft vidmakthållas. Borttagandet av behovsprövningen torde — åtminstone till en början — komma att medföra såväl nyetablering av uthyrningsrörelser som utvidgning av redan existerande sådana. Att förbehålla allenast de nuvarande biluthyrarna rätten att tillgodogöra sig utökningsmöjligheterna — såsom Sveriges biluthyrarens riksförbund synes önska — är icke trafikpolitiskt motiverat. Men på såväl nyetablerande företagare som de redan existerande företagen i branschen måste stora krav på lämplighet ur både personell och ekonomisk synpunkt uppställas. Biluthyraren bör själv eller genom av vederbörande lokala polismyndighet godkänd föreståndare (varom i förekommande fall föreskrift torde böra intas i tillståndet) ha möjlighet att ägna personlig skötsel åt sitt företag och ha resurser att tillhandahålla fordon av god kvalitet och beskaffenhet. Biluthyraren bör också själv eller genom lämplighetsprövat ombud vid personlig kontakt kon-



statera att hyresmannen uppfyller i 32 § 6 mom. yrkestrafikförordningen uppställda fordringar samt att han icke på grund av iakttagbara eller kända omständigheter, såsom spritpåverkan, sjukdom eller uppenbar ansvarslöshet, ter sig olämplig att framföra motorfordon. Kravet på personlig kontakt genom lämplighetsprövad person, vilket är av väsentlig betydelse för trafiksäkerheten, utesluter att uthyrning sker allenast brevlades eller per telefon utan att biluthyraren eller hans ombud åtminstone senast vid bilens överlämnande till hyresmannen får tillfälle att konstatera vem han sätter bilen i händerna på.

Genom en ökad insättning av uthyrningsbilar i trafiken kunna vissa trafiksäkerhetsfrågor uppkomma, vilka böra ägnas särskild uppmärksamhet från de trafiksäkerhetsvårdande myndigheternas sida. Trafikutredningen har emellertid för närvarande icke funnit anledning föreslå annan ändring i de ordningsföreskrifter, som inrymmas i 32 § 1 och 4—7 mom. yrkestrafikförordningen, än att föreskriften i 1 mom. andra stycket om att ansökan om tillstånd skall innehålla uppgift om antalet av de automobiler, som äro avsedda att användas i rörelsen, torde kunna såsom obehörlig efter behovsprövningens borttagande utgå. (I de undantagsfall, där av lämplighetsskäl en begränsning av fordonsantalet befinnes erforderlig, torde föreskrift härom ändock kunna intas i tillståndet.) Utredningen finner det emellertid kunna ifrågasättas, om det numera är av behovet påkallat att bibehålla 21-årsregeln i 6 mom. första och andra styckena, ehuru denna fråga ligger helt på trafiksäkerhetens område och därför i princip faller utanför trafikutredningens centrala uppdrag. Vad beträffar föreskriften i 32 § 2 mom., att yttranden över ansökan skola inhämtas på sätt i 9 § 1 mom. yrkestrafikförordningen stadgas, synes detta förfarande böra inskränkas till hörande av vederbörande polismyndighet samt de andra myndigheter eller institutioner, som kunna lämna upplysningar om sökandens vandel och lämplighet såsom utövare av uthyrningsrörelse.

Under återopande av det anförda föreslår sålunda trafikutredningen, att den i 32 § 3 mom. yrkestrafikförordningen intagna föreskriften om prövning av ifrågasatt uthyrningsrörelsens behörlighet slopas.

## KAPITEL XVII

### Landsvägstrafiken: Viss lokal yrkesmässig lastbils- och traktortågstrafik

Trafikutredningen behandlar i detta kapitel vissa delområden av den lokala yrkesmässiga lastbils- och traktortågstrafiken, vilka ifrågakommit att ingå i den första etappen av liberaliseringsprogrammet. De diskuterade lättnaderna i regleringssystemet kunna givetvis komma att få en större eller mindre inverkan på den övriga yrkesmässiga trafikens rörelseutbyte, enär det icke kan bestridas, att en uppdelning av ett givet trafikunderlag på flera till yrkesmässig trafik berättigade företagare måste komma att påverka den nuvarande yrkesmässiga trafikens monopolställning och verka omgestaltande på vissa åkerirörelser. I den mån denna utveckling är ett utslag av en mera effektiv konkurrens kan den ur trafikpolitiska synpunkter oreserverat godtas, och trafikutredningen hänvisar i detta avseende till de allmänna reflexioner som härom framförts i kap. VIII (sid. 104 f). Flera trafikstillståndsmyndigheter, som tidigare yttrat sig över vissa av de i förevarande kapitel ifrågasatta lättnaderna, ha också uttalat, att de yrkesmässiga trafikutövarna icke med fog kunna göra gällande större anspråk på lagstiftningsskydd inom sin näring än utövare av andra yrken. Någon anledning till en begränsning utav den effektiva konkurrensen av hänsyn till de yrkesmässiga trafikutövarnas näringsintressen såsom sådana föreligger sålunda icke enligt trafikutredningens i olika sammanhang framförda uppfattning.

Den genom de ifrågasatta lättnaderna möjliggjorda fördelningen av trafikunderlaget även på företagare, vilka icke tidigare kunnat annat än i begränsad utsträckning utnyttja sina fordons kapacitet, kan emellertid vid en snabbt skeende och mera omfattande överflyttning av transportuppdrag från den nuvarande yrkesmässiga lastbilstrafiken till andra trafikutövare tänkas övergångsvis i vissa hänseenden medföra mindre önskvärda konsekvenser. Det har sålunda gjorts gällande, att dylika konsekvenser kunna uppstå dels i fråga om transporthushållningen, genom att en överdimensionering av den samlade transportapparaten uppkommer, dels ock i fråga om transportförsörjningen, genom att för densamma erforderliga åkerirörelser falla bort. Ehuru trafikutredningen, såsom i kap. VIII (sid. 104 f) berörts, anser att friare konkurrensförhållanden i varje fall på sikt komma att medföra en anpassning av fordonsbeståndet till trafikbe-

hovet — så mycket mer som trafikunderlaget är stadigt växande — finnes givetvis anledning att i fråga om envar av de ifrågasatta lättnaderna diskutera deras omedelbara effekt med avseende å såväl transporthushållningen som transportförsörjningen, i all synnerhet som de tidigare från olika håll resta invändningarna mot lättnadernas införande i mångt och mycket tagit sikte på befarade olägenheter i angivna hänseenden. Trafikutredningen finner också av nämnda skäl angeläget att — vid avslutningen av detta kapitel — granska frågan om den kumulativa effekt som lättnaderna kunna medföra.

Den diskuterade uppmjukningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser kan emellertid jämväl tänkas få andra än rent trafikekonomiska verkningar. En anpassning av det för närvarande i yrkesmässig trafik använda lastbilsbeståndet till det trafikunderlag, som efter lättnadernas genomförande kan komma att alltjämt falla på denna trafiksektors lott, kan övergångsvis medföra vissa besvärligheter i socialt hänseende för de nuvarande trafikutövarna och deras anställda. Då en av anpassningen förorsakad omställning i större eller mindre omfattning måste förutsättas, blir det angeläget att tillse, att omläggningen till det nya transportsystemet sker på sådant sätt, att övergångssvårigheterna bli de minsta möjliga. De verkningar i här förevarande avseende, som de ifrågasatta lättnaderna kunna få, torde därför i ifrågakommande fall här böra granskas såväl för varje liberaliseringsområde separat som tillsammans.

### A. Kooperativ körning

Vid en successiv uppmjukning av den gällande biltrafikregleringen på gods- trafikens område torde i första hand böra till omprövning upptas det i 1944 års trafikutrednings betänkande (SOU 1947: 85) framlagda förslaget, att transportkonsumenterna under vissa villkor skulle få frihet att utan hinder av trafikmässig behovsprövning själva ombesörja sina transporter i inbördes samverkan, s. k. kooperativ körning — om vilket förslag erinrats i de för 1953 års trafikutrednings arbete utfärdade direktiven (jfr sid. 11).

#### 1. 1944 års trafikutrednings förslag

I *bilaga XVII A* lämnas en mera utförlig redogörelse för 1944 års trafikutrednings förslag i fråga om kooperativ körning ävensom för däröver avgivna remissyttranden.

Förslaget gick ut på att bolag, förening eller annan sammanslutning, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter med lastbil, skulle, därest icke särskilda skäl föranledde till annat — efter anmälan till vederbörande länsstyrelse — godkännas att utöva kooperativ körning, samt att körning, som för delägarnas eller medlemmarnas räkning ombesörjdes med sammanslutningen, delägare eller

medlem tillhörig lastbil, icke skulle anses hänförlig till yrkesmässig trafik. I tillämpliga delar skulle dock för sådan körning gälla yrkestrafikförordningens bestämmelser i avseende å fordonsbesiktning samt förarens trafikkort och arbetstid.

1944 års trafikutredning motiverade sitt förslag med i huvudsak följande synpunkter. Den kooperativa körningen vore i realiteten endast en rationellare form av den dittillsvarande icke yrkesmässiga lastbilstrafiken, varigenom vissa möjligheter till medtagande av fyllnads- och returgoods skulle öppnas. Ett frigivande av den kooperativa körningen måste enligt utredningens uppfattning stå helt i överensstämmelse med den utveckling mot ökat konsumentinflytande inom näringslivet, som ägt rum alltsedan konsument-, jordbruks- och köpmannakooperationens genombrott, och nära anknyta till den pågående organisationsbildningen på detta område. Ett verksamt korrektiv mot en monopolistisk utveckling inom godstrafiken överhuvud skulle slutligen skapas.

Vad beträffar den inverkan på trafikunderlaget för den yrkesmässiga lastbilstrafiken, som förslaget genomförande kunde få, underströk 1944 års trafikutredning, att denna trafik kunde förväntas under en jämförelsevis lång tidsperiod vara under utveckling, varför redan av detta skäl mindre anledning att ta hänsyn till trafikutövarnas krav på konkurrensskydd föreläge än vid en sannolik tillbakagång inom näringen ifråga. Någon i varje fall större försämring av deras faktiska yrkesutövning vore dessutom ej att påräkna av det skälet, att en mångfald transporter vore av sådan art, att de alltid komme att kunna utföras billigare av en yrkesmässig trafikutövare än av en transportsammanslutning, för vars medlemmar trafikutövandet vore någonting periferiskt i förhållande till deras övriga verksamhet. Ju bättre och billigare ett rationellt skött och på åkeribranschen specialiserat företag betjänade trafikanterna, desto mindre anledning föreläge för dem att själva utöva trafik. Utredningen syntes förutsätta, att möjligheten till etablerande av kooperativ körning skulle verksamt bidra till en dylik rationalisering av åkeribranschen, och fann det väsentliga vara, att transportkonsumenterna bereddes möjlighet att oberoende av trafiktillstånd lösa sina transportproblem i inbördes samverkan i de fall, där en dylik anordning ställde sig förmånligare för dem än att anlita utomstående trafikutövare. Vad angår de konsekvenser, som ett genomförande av fri kooperativ körning kunde medföra för de inom lastbilstrafiken anställda, ansåg utredningen det förhållandet, att yrkestrafikförordningens bestämmelser om förarens kompetens och arbetstid m. m. förutsatts skola gälla även för den kooperativa körningen, tala för att någon försämring i fråga om anställningsvillkor m. m. för denna yrkesarbetarkår icke skulle uppkomma.

1944 års trafikutredning sade sig emellertid väl medveten om att trafikunderlaget inom åtminstone vissa glesbefolkade bygder vore så begränsat,

att den yrkesmässiga trafiken i full utsträckning kunde behöva det konkurrensskydd, som yrkestrafikförordningens bestämmelser lämnade. Med tanke på dessa, enligt utredningens uppfattning mera sällan förekommande fall föreslog utredningen, att Kungl. Maj:t eller av Kungl. Maj:t förordnad myndighet skulle äga rätt att, därest det med hänsyn till allmänhetens behov av transportlägenheter i yrkesmässig trafik med lastbil eller eljest befunnes vara påkallat, föreskriva att de föreslagna bestämmelserna om kooperativ körning icke skulle äga tillämpning inom visst område eller å viss vägsträcka.

Förslaget om fri kooperativ körning syftade främst till att befria denna körning från trafikmässig behovsprövning. Den kooperativa körningen borde i princip vara likställd med transportkonsumenternas privata lastbilstrafik, enär samma skäl, som föranlett att den privata lastbilstrafiken lämnats helt utanför biltrafikregleringen, kunde åberopas för motsvarande förfaringssätt i fråga om den kooperativa körningen. Meningen vore däremot icke, att trafikutövare eller andra, som önskade etablera en yrkesmässig lastbilstrafik utom yrkestrafikförordningens ram, skulle kunna ingå såsom delägare eller medlemmar i en sammanslutning av förevarande slag för att igångsätta en maskerad åkerirörelse eller utvidga ett redan befintligt biltrafikföretag. Till kontroll härav hade utredningen föreslagit anmälningsskyldighet till vederbörande länsstyrelse från sammanslutningens sida med befogenhet för länsstyrelsen att i förekommande fall vägra godkännande av sammanslutningen såsom utövare av kooperativ körning. Ändring i anmälda förhållanden skulle likaledes anmälas till länsstyrelsen, som då skäl därtill befunnes föreligga kunde återkalla lämnat godkännande.

Vad slutligen beträffar yrkestrafikförordningens bestämmelser om taxor, körplikt och statistik m. m. vore de enligt 1944 års trafikutrednings mening icke av sådan karaktär, att de borde tillämpas på kooperativ körning, även om det i och för sig kunde synas önskvärt att bestämmelserna om statistikföreningen gällde jämväl beträffande den kooperativa körningen.

1944 års trafikutrednings förslag om fri kooperativ körning var icke enhälligt. Utredningens ledamot herr O. L. Olsson förklarade sig i avgiven *reservation* anse, att sammanslutningar, som önskade bedriva kooperativ körning, borde ansöka om trafiktillstånd i vanlig ordning, varigenom den ifrågasatta körningen även fortsättningsvis bleve underkastad behovsprövning.

Reservanten befarade, att en bilägare, som transporterade egna varor med sin lastbil, komme att — i en transportförenings formella inramning — träffa transportavtal med ett varierande antal trafikanter och därvid bli den som avgjorde vem eller vilka, som skulle intas såsom medlemmar i föreningen. Möjligheten till inträde i föreningen skulle kunna komma att påverkas av den godsmängd, som den inträdessökande kunde tillföra föreningen, och vissa trafikanter skulle härigenom kunna ställas utanför. Bilägaren

i en dylik förening skulle automatiskt utrustas med yrkesutövarnas rättigheter men vara befriad från dem åvilande skyldigheter.

Med den föreslagna ordningen skulle enligt reservanten tidvis en överdimensionering av lastbilsparken uppkomma men också tidvis, då åkerirörelser måste nedläggas till följd av undergrävd ekonomi, en underdimensionering, allt med åtföljande otrygghet för de i åkeribranschen anställda. Ett relativt stort antal åkeriföretag måste även efter införandet av fri kooperativ körning finnas för att betjäna såväl de utanför de kooperativa sammanslutningarna ställda trafikanterna som de medlemmar av dylika sammanslutningar, för vilkas trafikbehov sammanslutningens bilkapacitet vid eventuella trafiktoppar ej försloge. Det minskade trafikunderlaget för den yrkesmässiga lastbilstrafiken utan antaglig motsvarande minskning av de i denna trafik nyttjade fordonen måste leda till ett försämrat utnyttjande av dessa och den för dem erforderliga arbetskraften. Den olägenhet, som tomkörningen innebure, skulle endast överflyttas från de ekonomiskt mera bärkraftiga privata näringsföretagen till de i allmänhet ekonomiskt svagare åkeriföretagen. En höjning av den yrkesmässiga lastbilstrafikens taxor kunde vidare tänkas bli nödvändig för att motverka trafikbortfallet. Å andra sidan kunde också en nedpressning av transportavgifterna i vissa fall befaras komma till stånd i en utsträckning, som äventyrade efterlevnaden av bestämmelserna om arbetstid, maximilast och högsta hastighet m. m., varigenom ett återfall till de i nämnda hänseenden osunda förhållandena under 1930-talets första år kunde bli följden.

Det övervägande flertalet av de över 1944 års trafikutrednings förslag om fri kooperativ körning hörda remissinstanserna avstyrkte eller ställde sig mycket tveksamma till förslaget, såsom närmare framgår av den i bilaga XVII A lämnade redogörelsen. Huvudargumenten mot införandet av rätt till fri kooperativ körning voro därvid följande.

Ett genomförande av förslaget kunde icke beräknas få de av 1944 års trafikutredning förväntade gynnsamma följderna för transporthushållningen. *Överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Stockholms, Södermanlands och Västernorrlands län, Järnvägarnas samarbetsnämnd samt Svenska lasttrafikbilägareförbundet* befarade, att möjligheten till fri kooperativ körning skulle medföra en ytterligare ökning av den privata lastbilsparken utan motsvarande minskning i antalet lastbilar i yrkesmässig trafik. Länsstyrelsen i Södermanlands län ansåg, att härigenom åtminstone till en början och under viss övergångstid en överdimensionering av den yrkesmässiga lastbilstrafikens fordonsbestånd skulle uppkomma. Det förhållandet att bilparken tillväxte medan trafikunderlaget bleve detsamma måste enligt Järnvägarnas samarbetsnämnd leda till ett försämrat utnyttjande av bilarna.

*Överståthållarämbetet* framhöll vidare, att de fördelar i form av ett rationellare utnyttjande av transportkonsumenternas egna bilar, som man velat

ernå med förslaget om fri kooperativ körning, i betydande utsträckning vunnas på den yrkesmässiga trafikens bekostnad — ett förhållande som knappast torde medföra några fördelar för transportapparaten i dess helhet. En utveckling, som ledde därtill, att det bleve den yrkesmässiga trafikens bilar som bleve mindre rationellt utnyttjade i stället för transportkonsumenternas egna fordon, skulle också medföra, att den i yrkesmässig trafik samsatta arbetskraften bleve mindre effektivt utnyttjad, eftersom trafikutövarna hade mindre möjligheter än transportkonsumenterna att använda personalen för annat produktivt arbete under den tid bilarna ej vore i trafik. Liknande synpunkter anfördes också av *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*. *Länsstyrelsen i Hallands län* betonade ävenledes att här antydda utveckling skulle leda till ogynnsamma konsekvenser för åkarekåren utan att bli till nämnvärt gagn för befraktarna.

Behovet av en förbättrad transporthushållning ansågs vidare av några remissmyndigheter vara diskutabelt. *Biltrafiknämnden* ifrågasatte sålunda, huruvida icke föreliggande statistik över graden av de privata lastbilarnas utnyttjande visade, att det korrektiv, som låge i redan förefintlig möjlighet att insätta lastbil i drift för egna transporter, vore tillräcklig garanti för en god transporthushållning. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* fann med hänsyn till rådande labila läge på transportmarknaden den överdimensionering av lastbilsbeståndet, som kunde anses föreligga, vara fördelaktig såsom reservtillgång.

Åtskilliga remissinstanser — *tio länsstyrelser, biltrafiknämnden, Järnvägarnas samarbetsnämnd, Svenska lasttrafikbilägareförbundet och Landsorganisationen i Sverige* — uttalade farhågor för att den fria kooperativa körningen skulle medföra brister i transportförsörjningen. Man räknade med att de mera stadigvarande transportuppdragen skulle tillföras den kooperativa körningen och därmed försvåra yrkesutövningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Den ganska tätmaskiga och väl utvecklade biltransportapparaten, som nu stode landsbygden till buds, skulle slås sönder genom en tämligen snabbt fortgående utveckling av åkerirörelser, särskilt i glesbygder. Åtskilliga transportkonsumenter, som ej hade möjlighet att ansluta sig till kooperativa transportföretag, skulle bli lidande på en sådan utveckling. Den av 1944 års trafikutredning föreslagna bestämmelsen om möjlighet att meddela förbud mot kooperativ körning inom visst område eller å viss vägsträcka ansågs i praktiken möta svårigheter att tillämpa.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län, biltrafiknämnden och Svenska lasttrafikbilägareförbundet* funno det sannolikt att trafikutövarna skulle söka möta konkurrensen från den kooperativa körningen med taxehöjningar. Vidare befarades konkurrensen leda till en försämring av åkeriernas kundservice och vagnmateriel samt till försämrade efterlevnad av bestämmelserna om maximilast, körhastighet och förarens arbets- och vilotid. I betraktande härav kunde enligt *Landsorganisationens* uppfattning menliga verkningar

uppkomma för de i den allmänna trafikfjänsten anställda. Även *länsstyrelsen i Kristianstads län* betonade att den minskade lönsamheten i åkerinäringen finge till följd lägre löner, osäkerhet i anställningsförhållandena och en sämre vagnpark.

En konsekvens av den fria kooperativa körningen skulle enligt *länsstyrelsen i Älvsborgs län och Järnvägarnas samarbetsnämnd* troligen bli, att de små och mindre bärkraftiga åkeriföretagen komme att uppslukas av större trafikföretag med utpräglad monopolkaraktär.

Vissa praktiska svårigheter att åvägabranga den föreslagna ordningen framhöllos slutligen. Sålunda ansågo *överståthållarämbetet, länsstyrelserna i Kronobergs, Hallands och Örebro län samt Järnvägarnas samarbetsnämnd*, att kontrollen över att maskerade åkerirörelser ej uppkomme torde komma att erbjuda stora svårigheter. Överståthållarämbetet fann det vidare föga konsekvent att, samtidigt som man bibehölle den nuvarande på behovsprövning grundade tillståndsgivningen för den yrkesmässiga biltrafiken, införa bestämmelser som möjliggjorde utförande av yrkesmässiga transporter utan tillstånd. Även länsstyrelserna i Kronobergs och Hallands län ansågo den kvarvarande behovsprövningen bli i hög grad försvårad.

I allmänhet framskymtade dock även hos de remissinstanser, som avstyrkte eller ställde sig tveksamma till förslaget, en viss förståelse för näringslivets önskemål om ökade möjligheter att rationellt utnyttja sina fordon.

Av de remissinstanser, som tillstyrkte eller i varje fall ej ställde sig helt avvisande till förslaget, ville *länsstyrelsen i Jämtlands län* uppskjuta dess genomförande i avvaktan på den vidare utvecklingen inom transportväsendet. *Länsstyrelsen i Västernorrlands län* hade för sin del intet att erinra emot att näringslivets krav på lättnader i fråga om rätten att utföra vissa biltransporter i egen regi tillgodosåges, under förutsättning att den fria kooperativa körningen i tillämpningen bleve lokalt begränsad till näringsidkare inom viss stad, viss socken eller vissa angränsande kommuner. *Länsstyrelsen i Hallands län* var benägen biträda 1944 års trafikutrednings uppfattning i så måtto, att en blivande lagstiftning medgåve rätt åt rörelseidkare med egen lastbil att i samband med egen körning jämväl medta gods åt annan trafikant.

Av de övriga sju länsstyrelser som mer eller mindre oreserverat tillstyrkte förslaget om fri kooperativ körning pekade *länsstyrelsen i Blekinge län* på möjligheten att — till skydd för de utanför kooperativt trafikföretag stående mindre transportkonsumenternas intressen av att få sina transportuppdrag ombesörjda — ålägga det kooperativa företaget att åta sig nämnda uppdrag. *Länsstyrelserna i Östergötlands, Jönköpings, Gotlands och Skaraborgs län* funno starka skäl tala för förslaget, därvid sistnämnda länsstyrelse särskilt underströk de betydande fördelar, som den genom förslagets genom-



förande möjliggjorda rationaliseringen av jordbrukets transporter komme att medföra. *Länsstyrelsen i Värmlands län* ansåg att farhågorna för ogynnsamma verkningar med avseende å den yrkesmässiga lastbilstrafiken icke borde överdrivas, enär vid den förutsedda fortsatta utvecklingen av denna trafik trafikutövarna i allmänhet sannolikt icke behövde vidkännas någon större försämring av förutsättningarna för sin yrkesutövning, därest den kooperativa körningen frigåves. *Länsstyrelsen i Kopparbergs län* fann den föreslagna ordningen medverka till minskade investeringar och till besparing av driftförnödenheter i trafiken, men föreslog — för att undanröja risken för uppkomsten av maskerade åkerirörelser — att utövandet av fri kooperativ körning begränsades till bolag eller förening, som bildats med uppgift att tillgodose delägarnas eller medlemmarnas behov av transporter.

*Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt kommerskollegium* funno ett starkt behov av de föreslagna lätnaderna föreligga. *Lantbruksstyrelsen* ansåg förslaget ägnat att avhjälpa en del av de olägenheter, som yrkestrafikförordningens bestämmelser medförde icke minst i fråga om transporter för jordbrukets behov, samt ge jordbrukets ekonomiska organisationer möjligheter att åstadkomma en icke obetydlig rationalisering av transporterna för organisationernas del.

*Sveriges industriförbund* framhöll, att den fria kooperativa körningen icke komme att få några alltför betungande verkningar för den yrkesmässiga bilismen. Tvånget att bilda särskilda sammanslutningar ävensom anmälningsskyldigheten kunde nämligen förväntas medföra så mycket besvär och omgång, att möjligheten till fri kooperativ körning endast bleve utnyttjad i fall då starka sakliga skäl talade därför. Ehuru det därför kunde ifrågasättas om förslaget verkligen komme att få de av 1944 års trafikutredning avsedda verkningarna att åstadkomma ett rationellt utnyttjande av den privata lastbilsparken, ville förbundet dock icke yrka på att de privata bilarnas körning finge ske i än friare former utan tillstyrkte utredningens förslag.

*Sveriges lantbruksförbund* tillstyrkte bestämt förslaget samt underströk att då detsammans genomförande komme att medföra ett bättre utnyttjande av de privatägda lastbilarna, syntes riskerna för en överdimensionering av landets lastbilspark snarare minskas än ökas. Vidare syntes en utveckling därhän, att de mindre transportkonsumenterna skulle drabbas av en taxehöjning till följd av försämrad lönsamhet hos åkerirörelserna, enligt förbundets uppfattning vara utomordentligt osannolik, enär den skulle betyda, att den yrkesmässiga lastbilstrafiken arbetade med så höga kostnader och så föga effektivt, att en omfattande övergång till kooperativ körning skulle ställa sig ekonomiskt fördelaktig för transportkonsumenterna, samt att den yrkesmässiga lastbilstrafiken trots sin specialisering på transportområdet icke skulle vara i stånd att uthärda konkurrensen från den kooperativa körningen med dess betydande inskränkningar i friheten att åta sig trans-

portupdrag. Rätten till fri kooperativ körning komme emellertid att utgöra ett synnerligen värdefullt, i första hand potentiellt korrektiv mot monopolmissbruk från den yrkesmässiga lastbilstrafikens sida.

Även *Kooperativa förbundet, Sveriges köpmannaförbund och Sveriges grossistförbund* tillstyrkte förslaget, därvid dock de båda sistnämnda organisationerna alternativt ifrågasatte ett frigivande av rätten att i samband med transport för egen räkning med egen lastbil yrkesmässigt befordra fyllnads- och returgoods. Slutligen tillstyrktes förslaget också av *Sveriges hantverks- och småindustriorganisation, Sveriges allmänna sjöfartsförening, Föreningen Sveriges inrikessjöfart, Sveriges automobilindustrieförening och Motormännens riksförbund*.

Flera remissmyndigheter framkastade tanken på att i stället för ett frigivande av den kooperativa körningen en ökad liberalitet i trafiktillståndsgivningen vore bättre ägnad att tillgodose legitima intressen av föreningskörning. Bl. a. framhölls att i rättspraxis en framkomlig väg redan anvisats, i det att Kungl. Maj:t genom resolution den 20 september 1946 på anförda besvär förklarar skäl icke föreligga att förvägra Sjuhäradsbygdens lantmäns transportförening u. p. a. — en förening vars medlemmar utgjordes av vissa utav jordbrukets ekonomiska föreningar — tillstånd försöksvis att med en av transportföreningen innehavd lastbil bedriva beställningstrafik uteslutande för transporter, utövade av de till transportföreningen anslutna föreningarna och omfattande sådana varor som inginge i dessa förenings rörelse. *Länsstyrelsen i Uppsala län* anförde till stöd för en lösning inom yrkestrafikförordningens ram, att införandet av fri kooperativ körning vore ett experiment som kunde medföra svåra omkastningar för yrkestrafikkåren, varför länsstyrelsen avstyrkte 1944 års trafikutrednings förslag härom. *Länsstyrelsen i Kronobergs län* fann för sin del att trafiktillstånd borde kunna lämnas i erforderlig omfattning för att tillgodose konsument-, jordbruks- och köpmannaorganisationernas intresse att rationellt utnyttja sina fordon. En lösning efter denna linje skulle ge myndigheterna bättre tillfälle till avvägning mellan de olika intressena, och en lugnare utveckling på området vore att förutse. Även *länsstyrelserna i Kalmar, Kristianstads och Malmöhus län samt biltrafiknämnden* avstyrkte ett övergivande av koncessionslinjen, därvid sistnämnda myndighet dock icke syntes förutsätta någon mera avsevärd ändring av gällande behovsprövning i liberaliserande riktning.

Liksom länsstyrelsen i Kopparbergs län (se sid. 294) ansåg *länsstyrelsen i Kristianstads län* — som dock i motsats till förstnämnda länsstyrelse avstyrkte förslaget om fri kooperativ körning — att förslaget alltför lösligt reglerade strukturen hos de sammanslutningar, som efter anmälan kunde godkännas att utöva kooperativ körning. Såsom minimikrav borde uppställas, att sammanslutningen konstruerades såsom juridisk person.

Det av 1944 års trafikutredning framlagda förslaget om fri kooperativ körning föranledde icke något Kungl. Maj:ts förslag till riksdagen i hit-hörande ämne.

## 2. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag

Enligt gällande rätt äger juridisk person, som bildats för att medelst egna lastbilar tillgodose sina delägars behov av godstransporter, icke göra detta utan att inneha härför gällande trafiktillstånd, såvida icke delägarskapet är på sådant sätt begränsat, att fordonen icke kunna anses tillhandahållna allmänheten. Sålunda har i rättspraxis en transportförening med ca 400 medlemmar, i vilken medlemskap kunde vinnas av envar på viss ort bosatt person, icke ansetts berättigad att med egna fordon utföra yrkesmässiga transporter för medlemmarnas räkning utan trafiktillstånd (N. J. A. 1950 sid. 446), medan en förening, som utgjorde en sammanslutning av bostadsrättsföreningar på viss ort och hade till ändamål att för de till ett antal av högst 60 begränsade medlemmarnas räkning utföra yrkesmässiga lastbilstransporter av sopor, grus, kol och koks, ansetts berättigad härtill utan att inneha trafiktillstånd (Kungl. Maj:ts res. den 29 sept. 1950). Möjligen kan vid avgörandet av det senare målet i någon mån ha spelat in den speciella karaktären av de ifrågavarande transporterna.

Klart torde stå, att i dagens läge jordbruks-, köpmanna- och konsumentkooperationen icke annat än i undantagsfall kan genom för ändamålet tillskapade transportorgan tillhandagå sina medlemmar med yrkesmässiga transporttjänster medelst lastbilar.

En successivt genomförd uppmjukning av yrkestrafikförordningens konkurrensbegränsande bestämmelser syftande mot ett slutligt borttagande i möjligaste mån av konkurrensregleringen på transportmarknaden ligger, såsom angetts, helt i linje med 1953 års trafikutrednings allmänna trafikpolitiska strävanden. Ett naturligt led i en sådan utveckling utgör tillskapandet av vidgade möjligheter till anordnande av kooperativ körning. I remissyttrandena över 1944 års trafikutrednings förslag på denna punkt ha emellertid rests invändningar häremot från ett flertal remissinstansers sida, och det torde därför finnas anledning att med tillämpning av de utav 1953 års trafikutredning uppdragna allmänna trafikpolitiska riktlinjerna granska dessa invändningar.

För en bedömning av de verkningar med avseende å transporthushållningen och transportförsörjningen, som ett införande av rätt till fri kooperativ körning kan tänkas medföra, spelar givetvis den förväntade omfattningen av den kooperativa körningen en väsentlig roll. Mot bakgrunden av bl. a. den specialisering av transportuppdrag och lastbilstyper, som kännetecknar det senaste decenniets utveckling på lastbilstrafikens område, torde förutsättningar för etablerande av kooperativ körning föreligga endast inom vissa begränsade näringsområden, där emellertid — såsom åtskilliga nä-

ringsorganisationer framfört till 1953 års trafikutredning — ett beredande av författningsenlig möjlighet härtill är av behovet påkallat. Det synes främst vara på jordbrukets samt vissa delar av köpmanna- och konsumentkooperationens områden, som etablerande av kooperativ körning framträder såsom ett alternativ till anlåtande av den allmänna trafik tjänsten. I stort sett torde emellertid möjligheten att etablera kooperativ körning komma att bidra till effektiv konkurrens huvudsakligen genom sin potentiella verkan utan att denna möjlighet på befракtersidan behöver tagas i anspråk annat än i fall, där anordnandet av kooperativ körning klart ter sig såsom det trafikekonomiskt mest fördelaktiga alternativet. Ett på åkerirörelse helt inriktat och i åtskilliga fall på vissa särskilda slag av transporter specialiserat företag torde nämligen såsom regel kunna arbeta så pass effektivt och därmed under sådana kostnadsbetingelser, att den kooperativa körningen med dess inriktning på tillgodoseendet av ett begränsat antal befракtares skilda medlemsintressen endast i undantagsfall eller där åkerirörelserna söka utnyttja sin monopolställning framstår såsom den för befракterna bästa lösningen av deras transportproblem. Ur trafikpolitisk synpunkt torde sålunda möjligheten att etablera kooperativ körning få sin största betydelse såsom en på fraktsättningen i den allmänna trafik tjänsten inverkan, som — sedan möjligheten i en del fall försöksvis tagits i bruk — verkar reglerande på fraktnivån utan att behöva leda till uppkomsten av ett större antal kooperativa trafikföretag.

Det är i belysningen av den här förutsedda utvecklingen, som den fria kooperativa körningens mera omedelbara effekt på transporthushållningen torde böra bedömas. Flera av de remissinstanser, som yttrat sig över 1944 års trafikutrednings förslag, ha hävdats, att en ökning av det totala antalet lastbilar — närmast i form av en ökning av de privata lastbilarnas numerär utan motsvarande minskning av antalet lastbilar i yrkesmässig trafik — komme att bli en sannolik följd av den ifrågasatta lättningen. Inledningsvis har i detta kapitel hävdats, att den effektiva konkurrensen på längre sikt otvivelaktigt reglerar trafikutbudets anpassning till efterfrågan på ett betydligt mera verksamt sätt än nuvarande system med restriktivt reglerad yrkesmässig trafik och helt oreglerad privat trafik. På kort sikt kunde måhända risken för en överdimensionering te sig större. Redan den ovan av 1953 års trafikutredning förutsedda tämligen begränsade omfattningen av den kooperativa körningen talar dock häremot. Och ser man på den kooperativa körning, som kan väntas uppkomma, ligger det minst lika nära till hands att ägare (såväl enskilda affärsföretagare som kooperativa samman slutningar) av privata lastbilar slå sig ihop om gemensamt bruk av vissa utav dessa bilar för tillgodoseendet av sina trafikbehov och därmed bli i stånd att reducera sin samlade bilpark — något som i åtskilliga fall torde komma att vara den ekonomiska grundförutsättningen för det kooperativa trafikföretagets bildande — som att ett dylikt trafikföretag skulle ny-

anskaffa fordon. Sistnämnda fall torde närmast komma i fråga endast där huvuddelen av medlemmarnas samlade trafikbehov tidigare tillgodosetts medelst lastbilar i yrkesmässig trafik. Även om åkerirörelsernas anpassning till den nya marknadssituationen på sina håll skulle komma att ske så pass långsamt, att en viss överdimensionering av fordonsbeståndet inom åkerisektorn övergångsvis uppkomme, är det sålunda sannolikt, att totalt sett ett bättre kapacitetsutnyttjande inom landets lastbilspark kommer till stånd.

Om sålunda den fria kooperativa körningen av legitim karaktär i och för sig icke kan antas leda till en försämrad transporthushållning utan snarare, och i varje fall på sikt, till en förbättrad sådan, har dock i åtskilliga remissyttranden över 1944 års trafikutrednings förslag gjorts gällande att den yrkesmässiga lastbilstrafiken skulle genom uppkomsten av maskerad yrkesmässig trafik av allmän trafiktjänsts karaktär men i den kooperativa körningens formella utformning — i förening med den trafikavledning, som kooperativ körning av legitim karaktär kan medföra — förlora så pass mycket av sitt trafikunderlag, att de yrkesmässiga trafikutövarnas bilar bleve mindre rationellt utnyttjade och att vissa, redan nu mindre bärkraftiga åkeriföretag därför måste läggas ned till förfång för sådana transportkonsumenter, som icke kunde få sina trafikbehov tillgodosedda i den kooperativa körningens form. Man befarar med andra ord, att en tillfredsställande transportförsörjning, särskilt i glesbygderna, icke längre skulle kunna upprätthållas.

Vad den maskerade yrkesmässiga lastbilstrafiken under den kooperativa körningens täckmantel beträffar, så har redan 1944 års trafikutredning på sätt av den föregående redogörelsen (sid. 290) framgår förklarat att meningen icke vore att trafikutöware eller andra, som önskade etablera en yrkesmässig trafik utom ramen för gällande yrkestrafikförordning, skulle kunna ingå såsom delägare eller medlemmar i en sammanslutning av förevarande slag för att på så sätt igångsätta en maskerad åkerirörelse eller utvidga ett redan befintligt biltrafikföretag. För kontroll härav skulle sammanslutningen efter anmälan till vederbörande länsstyrelse godkännas att bedriva kooperativ körning. Det har emellertid av remissmyndigheter hävdats, att en sådan kontroll skulle komma att erbjuda stora svårigheter. 1953 års trafikutredning, som för sin del är inriktad på ett slopande närmast av behovsprövningen vid kooperativ körning med bibehållande i övrigt av trafiktillståndssystemet, anser att rätt till kooperativ körning bör tillerkännas endast bolag eller förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse. Trafiktillståndet bör därjämte, där länsstyrelsen så för kontrollen prövar nödigt, innehålla det villkoret, att ändring i delägar- eller medlemssammansättningen skall anmälas till tillståndsmyndigheten, som i ifrågakommande fall kan ompröva tillståndet. Även genom den bibehållna lämplighetspröv-

ningen får länsstyrelsen prövningsmöjlighet beträffande sammanslutningens bona fide-karaktär. Det torde emellertid för att motverka kringgångsförfaranden vara erforderligt, att aktiebolag, som erhåller tillstånd att bedriva kooperativ körning, i sin bolagsordning har föreskrift om att förvärv av äganderätten till aktie skall för att vinna giltighet anmälas för införande i bolagets aktiebok och att aktiebrevens skola innehålla upplysning härom.

I detta sammanhang må beröras den invändning, som rests mot tillåtande av icke behovsprövad kooperativ körning under samtidigt bibehållande av behovsprövningen för övrig yrkesmässig lastbilstrafik och som går ut på att sistnämnda prövning härigenom skulle bli i hög grad försvårad. För närvarande insätts i betydande utsträckning privata lastbilar i trafik, och den verkan, denna nyinsättning har på den yrkesmässiga lastbilstrafikens trafikunderlag, återspeglas i driftstatistiken för sistnämnda trafik. Enahanda skulle förhållandet givetvis komma att bli i fråga om nyinsättningen av fordon i kooperativ körning. Länsstyrelserna äga dessutom erfarenhetsmässigt en god kännedom om de lokala trafikbehoven. Såväl till underlättande av den tillsvidare kvarvarande behovsprövningen som för kontroll av den kooperativa körningens omfattning och verkningar torde skyldighet för sammanslutning för kooperativ körning att tillhandahålla driftstatistik böra bibehållas, därvid såsom en länsstyrelse framhållet (jfr bilaga XVII A) densamma torde kunna utformas så, att legitima kundhemligheter icke yppas. Att någon principiell förändring av förutsättningarna för behovsprövningen skulle inträda kan 1953 års trafikutredning därför icke finna.

Farhågorna för att en tillfredsställande transportförsörjning på gods- trafikens område icke skulle kunna upprätthållas, därest en fri kooperativ körning kommer till stånd, synas 1953 års trafikutredning överdrivna. Det må här erinras om att spørsmålet om den tillfredsställande transportförsörjningen är ett trafikpolitiskt problem huvudsakligen endast i den del, det har avseende å persontrafiken på landsbygden (jfr sid. 83). Vissa garantier för godstransportverksamhetens upprätthållande till rimlig kostnad måste emellertid finnas. Ehuru 1953 års trafikutredning i princip anser att behovsprövningen vid handläggningen av ansökningar om trafiktillstånd för kooperativ körning bör borttas, föreslår utredningen med tanke på transportförsörjningen i trafiksvaga områden — i principiell överensstämmelse med 1944 års trafikutredning — att behovsprövning dock skall äga rum i de fall där länsstyrelsen finner så böra ske med hänsyn till upprätthållandet av tillfredsställande transportförsörjning. Härigenom torde de eventuella bristsituationer i transportförsörjningen, som undantagsvis skulle kunna befaras uppstå, kunna avvärjas. Länsstyrelsen torde också böra i sådana fall, där utanför en tillärd kooperativ trafiksammanslutning stående befraktare kunna befaras bli lidande, uppta överläggningar

med sökandeföretaget om medtagande däri av andra medlemmar än initiativtagarna — en åtgärd som faller inom ramen för länsstyrelsens lämplighetsprövning. Vidare står i ifrågavarande fall alltid i sista hand till buds den av länsstyrelsen i Blekinge län (se sid. 293) påpekade möjligheten att genom villkorsföreskrift i trafiktillståndet ålägga den kooperativa sammanslutningen skyldighet att åta sig körupdrag även för utomstående befraktare.

Det har från några håll hävdats, att ett av den fria kooperativa körningen framkallat försämrat rörelseutbyte inom åkerinäringen skulle kunna medföra olägenheter av social karaktär för såväl trafikutövarna som deras anställda samt även mera allmänna trafiksäkerhetsrisker. När spørgmålet begränsas till den kooperativa körningens verkningar i dessa hänseenden, måste ånyo betonas att man enligt 1953 års trafikutrednings uppfattning icke torde behöva räkna med att den kooperativa körningen skulle få en sådan omfattning, att den yrkesmässiga trafikens trafikunderlag mera avsevärt skulle ändras och därmed större strukturella förändringar inträda med väsentliga följder för de i åkeribranschen engagerade. Det synes därför icke föreligga anledning till vidtagande av särskilda övergångsanordningar. Vad beträffar tillgodoseendet av arbetstids- och trafiksäkerhetssynpunkterna, är detta såsom trafikutredningen i kap. VIII utvecklat (se sid. 104) i realiteten en fråga om möjligheterna att upprätthålla en effektiv kontroll över efterlevnaden av gällande bestämmelser på området, och den kooperativa körningens begränsade inverkan på dessa spörsmål torde icke föranleda särskilda anordningar utöver de allmänna åtgärder för förbättrad effektivitet i kontrollhänseende som trafikutredningen i enlighet med vad i kap. XVIII närmare utvecklas anser böra under alla förhållanden vidtas.

I anslutning till vad som i kap. VI (sid. 90) anförts om möjligheterna att säkerställa en kostnadsanpassad avgiftssättning i de fall där transportverksamheten kan integreras med andra verksamhetsgrenar inom ett företag, kunde möjligen diskuteras, huruvida risker härvidlag kunna föreligga vid kooperativ körning. Något dylikt problem torde dock icke uppkomma bl. a. av den anledningen, att något incitament till en kostnadsöverflyttning från den kooperativa sammanslutningen till dess medlemmar svårigen kan tänkas.

Såsom i kap. X angetts bör enligt trafikutredningens mening de regleringar, som ur konkurrenssynpunkt begränsa den fria användningen av respektive transportmedel, nu kunna upphävas, där icke därigenom risk uppkommer för samhällsekonomiskt oförmånliga återverkningar på andra områden av transportmarknaden (se sid. 144). Vad den kooperativa körningen beträffar torde ett frisläppande av densamma när det gäller fjärrtrafiken kunna medföra återverkningar för den yrkesmässiga fjärrtrafiken med lastbil och för fjärrtrafiken på järnväg, vilka icke ännu äro klar-

lagda och vilka med hänsyn till den oklarhet, som ännu råder om graden av likhet i kostnadsbetingelserna — särskilt fjärrtrafikbilarnas kostnadsansvar för väghållningen — mellan järnväg och motorfordon, böra föranleda viss varsamhet vid fastställandet av den ifrågasatta frihetens primära omfattning. Givetvis böra ej heller de av flertalet remissinstanser uttalade farhågorna för övergångsvis uppkommande brister i transportförsörjningen vid ett *fullständigt* frigivande av den kooperativa körningen underskattas. Det anförda talar enligt trafikutredningens uppfattning för en begränsning tillsvi vidare av denna körning till lokala eller regionala transporter. Olika metoder för en dylik avgränsning kunna användas. Länsstyrelsen i Västernorrlands län har, såsom ovan (sid. 293) angetts, föreslagit en begränsning till näringsidkare inom viss stad, viss socken eller vissa angränsande kommuner. Av en inom trafikutredningens sekretariat utförd undersökning angående de tekniska möjligheterna till upphävande av behovsprövningsförfarandet vid utfärdande av tillstånd för lokal yrkesmässig trafik med lastbil — av vilken undersökning ett utdrag återfinnes i *bilaga XVII B* — har trafikutredningen dragit den slutsatsen, att tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran i form av kooperativ körning lämpligen tillsvi vidare bör begränsas till att — under iakttagande av i 22 § 1 mom. yrkestrafikförordningen stadgade lokalområdesbestämmelser men i förekommande fall med förordnande jämlikt 2 mom. andra stycket samma paragraf — avse transporter inom det län, där de för den kooperativa körningen avsedda lastbilarna skola vara stationerade, samt därtill angränsande län, därvid förutsättes att samtliga sammanslutningen tillhöriga lastbilar skola ha sin stationsort inom ett och samma län. En dylik begränsning av bilarnas användningsområde till eget och angränsande län (därvid Stockholms stad och Stockholms län böra räknas såsom ett enda länsområde) förhindrar icke sådan kooperativ körning, varav främst och till helt övervägande del angeläget behov torde föreligga. I detta sammanhang finner trafikutredningen dock anledning framhålla, att utredningen med den här föreslagna liberaliseringsanordningen icke tagit ställning till det sätt, på vilket det av den andra reformetappen omfattade fullständiga frigivandet av den lokala yrkesmässiga lastbilstrafiken bör utformas i tekniskt hänseende.

För att motverka uppkomsten av maskerade åkerirörelser torde — såsom tidigare antytts — rätten till kooperativ körning böra förbehållas bolag (aktiebolag eller handelsbolag) eller förening (ekonomisk förening), vars samtliga delägare eller medlemmar visats ha behov av godstransporter för egen rörelse. I transportsammanslutningens verksamhet kunna användas lastbilar och släpfordon, som tillhöra transportsammanslutningen eller av denna förhyrts<sup>1</sup> från någon av dess medlemmar (delägare) eller

<sup>1</sup> Enligt trafikutredningens uppfattning torde här avsedd varaktig engångsuthyrning icke böra betraktas såsom bedrivande av uthyrningsrörelse.



från utomstående. Förare till bilarna kunna däremot tillhandahållas allenast av sammanslutningen, ty om medlem (eller utomstående) tillhandahåller bil med förare kommer medlemmen själv att utöva yrkesmässig trafik.

Med hänsyn till den kooperativa körningens lokala karaktär synes tillstånd till densamma böra beviljas av länsstyrelsen i det län, där de för körningen avsedda fordonen skola ha sin stationsort, oberoende av deras storlek (maximilast). En dylik anordning blir en följd av den decentralisering av trafiktillståndsgivningen, som föreslås i kap. XIX.

Vad angår föreskriften i 9 § 1 mom. yrkestrafikförordningen om infordrande av yttranden över trafiktillståndsansökan synes den endast böra tillämpas på kooperativ körning i den omfattning, vartill länsstyrelsen finner skäl. Härigenom torde en betydligt förenklad handläggning kunna ske.

Transporträtt i kooperativ körning bör givetvis — såvida icke efter behovsprövning annat av trafiktillståndsmyndigheten medges — omfatta endast transporter för sammanslutningens delägares eller medlemmars räkning.

Bestämmelserna i 29 § yrkestrafikförordningen om taxa i yrkesmässig trafik torde såsom regel icke ha någon funktion att fylla i fråga om den kooperativa körningen. Det skulle här visserligen kunna invändas, att om den kooperativa körningen ej kan bedrivas inom ramen för gällande maximitaxa för beställningstrafik, så föreligger icke någon samhällsekonomisk grund för den kooperativa körningens tillåtande. Emellertid måste ihåggas, att medlemmar av ett kooperativt trafikföretag kunna ha säsong- och toppbetonade trafikbehov, vilkas tillgodoseende förorsakar företaget exceptionellt höga kostnader, och att företaget — till skillnad från åkeriföretagen, hos vilka genom maximitaxan en viss kostnadsutjämning olika befraktare emellan faktiskt sker — kan önska debitera sina medlemmar i överensstämmelse med de för varje särskilt fall uppkommande kostnaderna. 1953 års trafikutredning finner det därför ligga i linje med den av utredningen förordade trafikpolitiska målsättningen att bestämmelserna om taxa ej ges tillämpning på den fria kooperativa körningen.

Så länge full frihet till utövande av yrkesmässig lastbilstrafik ej föreligger och ej heller möjligheten till uppkomst av vissa faktiska trafikmonopol i den kooperativa körningens form kan helt uteslutas i vad gäller de trafiksvaga områdena, skulle emellertid friheten i avgiftsättningen kunna *dels* inom ett kooperativt trafikföretag utnyttjas gentemot ekonomiskt svagare medlemmar, *dels* ock ge viss möjlighet att i trafiksvaga områden, där åkeriföretagen decimerats, utestänga vissa befraktare från transportmöjligheter överhuvudtaget. Av denna anledning vill trafikutredningen föreslå, att åt länsstyrelsen i 29 § yrkestrafikförordningen inrymmes befogenhet att, där särskilda skäl därtill föreligga, förordna att viss maximitaxa skall tillämpas i den ifrågavarande kooperativa körningen.

Med den anordning, som här föreslagits i fråga om taxeregleringen i kooperativ körning, blir frågan om det kooperativa trafikföretagets transportskyldighet gentemot sina delägare eller medlemmar aktuell. I 23 § 1 mom. yrkestrafikförordningen stadgas, att innehavare av tillstånd till yrkesmässig trafik är skyldig att — under vissa i författningsrummet angivna förutsättningar samt under de villkor och enligt de bestämmelser i övrigt, som innehållas i yrkestrafikförordningen eller meddelats med stöd av densamma — mot ersättning enligt fastställd taxa ombesörja befordran av personer eller gods. Myndighet, som meddelar trafiktillstånd, äger att i samband därmed närmare ange befordringspliktens omfattning och kan, där så av särskilda omständigheter påkallas, helt eller delvis medge befrielse från den eljest stadgade transportskyldigheten. I och med att bestämmelserna om taxa, med ovan föreslaget undantag, ej ges tillämpning på den kooperativa körningen, kommer transportskyldigheten — om full frihet för det kooperativa företaget att prissätta sina transporttjänster föreligger — att sakna mening. En transportskyldighet, som endast inträder därest befraktaren är villig att betala av trafikutövaren själv fastställt pris, kan ju göras helt illusorisk därigenom, att priset sättes högre än befraktaren vill eller kan betala. Trafikutredningen finner sålunda, att stadgandena i 23 § 1 mom. yrkestrafikförordningen icke böra ges tillämpning på den kooperativa körningen annat än för det fall, att länsstyrelsen förordnat att viss maximitaxa skall tillämpas i densamma.

Såsom i det föregående angetts, torde föreskrifterna om driftstatistik böra gälla jämväl vid kooperativ körning.

Trafikutredningen vill sålunda föreslå, att den i 12 § yrkestrafikförordningen intagna föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik slopas, då ansökan om trafiktillstånd avser rätt för bolag eller förening, vars samtliga delägare eller medlemmar visas ha behov av godstransporter med lastbil för egen rörelse och vars huvudsakliga uppgift är att tillgodose dessa behov, att uteslutande för delägars eller medlems räkning utföra dylika transporter i beställningstrafik inom visst samt till detsamma angränsande län, under förutsättning dock att vederbörande länsstyrelse icke med hänsyn till upprätthållandet av tillfredsställande transportförsörjning finner prövning av den ifrågasatta trafikens behövlighet böra ske.

### *B. Skogskörslor*

Ett av de mera angelägna önskemålen om en uppmjukning av yrkestrafikförordningens bestämmelser rör — såsom i utredningsdirektiven antytts (se sid. 12) — användningen av jord- och skogsbrukets traktorer för yrkesmässiga transporter av skogsprodukter. Antalet gummihjulsförsedda trak-

torer i vårt land har under åren 1948—1960 ökat från ca 32 000 till över 180 000, och den lediga kapacitet, som dessa, huvudsakligen i jordbruket använda traktorer nu erbjuda, är betydande. Ur transporthushållningens synpunkt är det därför av väsentlig vikt, att frågan om ett bättre utnyttjande av traktorbeståndet finner sin lösning. I samband härmed anmäler sig också frågan om lättnader i regleringen av de yrkesmässiga skogskörlorna överhuvudtaget, vare sig de utföras med traktortåg eller lastbil. Dylika lättnader te sig särskilt angelägna och betydelsefulla, bl. a. mot bakgrunden av den väsentliga andel som den på skogsnäringen baserade industriella produktionen representerar i vårt internationella handelsutbyte.

**1. Vissa gällande bestämmelser om traktorers och traktorsläpvnars utrustning, framförande, besiktning, registrering och beskattning**

Med *traktor* förstås i vägtrafikförordningen motordrivet fordon, som är inrättat huvudsakligen såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap och som är konstruerat för en hastighet av högst 30 km i timmen samt endast med svårighet kan ändras till högre hastighet.

Med *släpfordon* förstås i vägtrafikförordningen fordon, som är byggt för koppling till bil eller traktor och avsett för person- eller godsbefordran eller för att uppbära anordningar för bilens eller traktorns drivande. Släpfordon kan vara antingen *släpvagn*, varmed förstås släpfordon, som är försett med hjul eller band, eller ock *släpsläde*, varmed förstås släpfordon, som är försett med medar.

Med *efterfordon* förstås i vägtrafikförordningen fordon, som, utan att vara hänförligt till släpfordon, är kopplat till bil eller traktor.

Med *traktortåg* förstås i yrkestrafikförordningen traktor med tillkopplat släpfordon.

*Släpvagn för godsbefordran som dras av bil* skall enligt 6 § 1 mom. vägtrafikförordningen vara försedd med bl. a. tillfredsställande kopplingsanordning samt, om släpvagnens tjänstevikt överstiger 400 kg, broms, som kan på sluttande mark kvarhålla släpvagnen, även om denna fränkopplats bilen. Av nämnda utrustningsfordringar gäller enligt 6 § 4 mom. vägtrafikförordningen i fråga om *släpvagn för godsbefordran som dras av traktor* endast den om tillfredsställande kopplingsanordning. I fråga om *efterfordon som dras av bil eller traktor* gäller ej heller sistnämnda krav, men i 55 § 2 mom. vägtrafikförordningen stadgas, att varje fordon som dras av motordrivet fordon skall vara kopplat på ett ur trafiksäkerhetssynpunkt tillfredsställande sätt.

I 55 § 1 mom. vägtrafikförordningen stadgas, att av bil eller traktor ej få dras mer än två för koppling till bil eller traktor byggda fordon eller ett fordon av annat slag. Vidare får draget eller dragna fordons bruttovikt eller sammanlagda bruttovikt icke uppgå till mer än två gånger det dragande fordonets bruttovikt. Denna viktsgräns får emellertid överskridas,

om effektiva bromsar, som kunna manövreras från dragfordonet eller av medföljande bromsare, finnas.

I fråga om släpvagn som dras av traktor gälla sålunda i stort sett samma utrustnings- och framförandebestämmelser som beträffande av lastbil dragen släpvagn. En väsentlig skillnad med avseende å kontrollen av utrustningsbestämmelsernas efterlevnad föreligger emellertid mellan lastbil och av lastbil dragen släpvagn, å ena, samt traktortåg, å andra sidan. Lastbil eller med gummihjul eller med band försedd traktor får nämligen jämlikt 11 § 1 mom. vägtrafikförordningen tagas i bruk endast om fordonet är registrerat, och släpfordon får dras av bil endast om släpfordonet är registrerat. I fråga om släpfordon som dras av traktor föreligger däremot icke någon registreringskyldighet. Förutsättning för registrering av motorfordon, traktor eller släpfordon är att fordonet undergått registrerings- eller typbesiktning. Då i fråga om släpfordon som dras av traktor ingen registreringskyldighet föreligger, behöver å andra sidan sådant fordon ej undergå dylik besiktning. Vad däremot beträffar flygande inspektion kan kontrollen av fordonets utrustning insättas på såväl registreringspliktiga fordon som släpfordon dragna av traktorer.

För bl. a. lastbil eller släpvagn, som blivit registrerad, föreligger enligt 1922 års förordning om automobilskatt skyldighet att erlägga sådan skatt (fordonsskatt). Traktorer och av dem dragna släpvagnar äro däremot icke underkastade dylik skattskyldighet.

För bensin, som brukas för drift av traktor, erlägges vid inköp av drivmedlet bensinskatt med 32 öre per liter och energiskatt med 9 öre per liter. Likaledes erlägges vid inköp av motorbrännolja för traktor energiskatt med ca 2 öre per liter. Den del av den för bensindriven traktor erlagda bensinskatten, som belöper på traktorns användning i jordbruket, restitueras under vissa förutsättningar individuellt med ett schablonmässigt bestämt belopp, för närvarande 340 kr. per traktor och år, medan den under motsvarande användningsförhållanden för brännoljedriven traktor erlagda energiskatten kompenseras via prisregleringen för jordbrukets produkter.

Inför tillkomsten av den gällande vägtrafikförordningen diskuterades frågan om registrerings- och — i anknytning härtill — besiktningsskyldighet för traktorläpvnar. *1944 års trafikförfattningsakunniga* hade i sitt år 1948 framlagda betänkande (SOU 1948: 34) upptagit förslag om införande av dylik skyldighet icke blott för traktorer — i vilken del förslaget, såsom av det ovan sagda framgår, genomfördes — utan även för traktorläpvnar. Utredningen anförde härom bl. a. följande.

Genom införande av registrerings- och besiktningsskyldighet för traktor samt släpfordon, som på väg drages av traktor, vinnas möjligheter att utöva sådan kontroll över dessa fordon, som måste anses påkallad ur trafiksäkerhetssynpunkt, varjämte skapas vissa garantier för att till traktor icke hänföres fordon, som med hänsyn till sin konstruktiva hastighet m. m. är att anse såsom motorfordon. De

övervakningsmöjligheter, som sålunda yppas, torde vara av särskild betydelse, såvitt angår bilar, som ombyggs för traktordrift. I samband med besiktning kan för släpfordon fastställas det högsta antal passagerare eller den största last, som må föras å fordonet.

Kostnaderna för den föreslagna registreringen torde icke komma att uppgå till sådana belopp, att de kunna tillmätas någon avgörande betydelse. I fråga om besiktningsskyldigheten må framhållas, att det stora flertalet av de traktorer och släpfordon, som framdeles anskaffas, torde kunna typbesiktigas. Vidare må erinras, att besiktningsförrättning numera är avgiftsfri.

Enligt nu gällande bestämmelser utgår skatt för släpvagn, som drages av bil, men däremot icke för släpvagn, som drages av traktor. Även om släpvagn av sistberörda slag framdeles skulle bli föremål för beskattning läser kunna antagas, att skatten för dylikt fordon kommer att bli lägre än i fråga om släpvagn, som drages av bil. Med hänsyn till förevarande olikheter i skattehänseende ävensom ur trafiksäkerhetssynpunkt torde icke böra medgivas, att släpfordon, som registrerats såsom släpfordon för traktor, får dragas av bil. Däremot läser hinder icke böra möta mot att släpfordon, registrerat såsom släpfordon för bil, drages av traktor.

Förslaget om registrerings- och besiktningsskyldighet för traktorsläp-vagnar upptogs emellertid icke i den vägtrafikförordningen avseende *propositionen nr 30 till 1951 års riksdag*. Föredragande departementschefen framhöll härom bl. a.:

Vad härefter angår de traktordragna fordonen, komma tydligen främst jordbrukets lastfordon i betraktande. Den långt övervägande delen — uppskattningsvis minst  $\frac{9}{10}$  — av landets bestånd utav traktorer och traktordragna fordon torde nämligen användas inom jordbruket.

Lantbrukets motorisering har under senare år starkt utvecklats. Sålunda nyttjas för närvarande inom jordbruket cirka 58 000 originalbyggda traktorer, 5 500 epatraktorer och 450 jeepar. I jordbrukets tjänst torde härjämte stå omkring 2 500 vanliga lastbilar. Jordbrukets bestånd av vagnar kan approximativt skattas till  $\frac{3}{4}$  miljon, därav 200 000 å 300 000 försedda med gummihjul. De flesta av gummihjulsvagnarna torde vara konstruktivt inrättade såväl för bil- eller traktordragning som för anspänning med häst. De äro följaktligen att betecknas såsom byggda för koppling till bil eller traktor.

Med hänsyn till skillnaden i konstruktiv hastighet måste traktorns typiska trafikfarlighet betecknas som avsevärt lägre än bilens. Då gummihjulsvagn drages av traktor, sker detta ofta annorstädes än på väg. Körslorna på väg inskränka sig huvudsakligen till färd mellan en gårds olika ägor. Blott i ringare mån förekomma färder på längre håll. Körslorna av sistnämnda slag gälla för övrigt i regel blott transport av gårdens förnödenheter och produkter till eller från närmaste järnvägsstation, kvarn, sockerbruk eller dylikt. Transporterna äro merendels begränsade till vissa perioder, nämligen sådd- och skördetiderna. Ofta torde transporterna till övervägande del försiggå på smärre vägar med ringa eller ingen allmän trafik. Dock bör beaktas, att t. ex. under sockerbetskampanjen förekommande körslor för transport av betorna från fältet till järnvägsstationen eller sockerbruket stundom i ganska betydande omfattning beröra allmänna och livligt trafikerade vägar. Vidare kan iakttagas en tendens till ökat användande av jordbruksfordonen i egentlig vägtrafik.

Om gummihjulsvagnarna bleve underkastade en skärpt kontroll i den av de

sakkunniga föreslagna riktningen, skulle det uppkomma svårigheter för fordons-havarna. Vad särskilt angår den ifrågasatta föreskriften om besiktning- och registreringsplikt, må framhållas, att jordbrukets gummihjulsvagnar sällan äro av sådan art, att typbesiktning kan ifrågakomma. Individuell besiktning skulle därför bli regeln. Att detta komme att medföra betydande tidsutdräkt och kostnader, synes uppenbart. Beaktas bör, att traktordrift är införd företrädesvis på de större och viktigare gårdarna, och att praktiskt taget alla dessa skulle drabbas av de antydde olägenheterna. De menliga återverkningarna på jordbruket skulle följaktligen bli omfattande.

Visserligen föreligger ett visst behov av den garanti ur trafiksäkerhetssynpunkt, som den föreslagna skärpta kontrollen över jordbruksfordonen skulle innebära. Emellertid bör beaktas, att — som framgår av vad nyss sagts — dels nämnda fordon fortfarande få anses vara av jämförelsevis begränsad betydelse för den egentliga vägtrafiken, dels ock den strängare kontrollen för jordbruket skulle medföra menliga konsekvenser av svåröverskådlig natur. Med hänsyn härtill och då syftet med de ifrågasatta bestämmelserna åtminstone delvis torde kunna vinnas genom löpande kontroll, har jag kommit till den uppfattningen, att man för närvarande icke bör för jordbruksfordonens vidkommande införa sagda bestämmelser.

Om jordbrukets traktordragna lastfordon icke skola falla under de ifrågasatta föreskrifterna, återstår ett mycket begränsat antal för traktorkoppling byggda lastfordon. Huvudsakligen äro dessa i skogsbrukets, industriens eller den yrkesmässiga trafikens tjänst. Av skogsbrukets fordon användas åtskilliga företrädesvis annorstädes än på väg i vägtrafikförordningens mening. De som nyttjas i egentlig vägtrafik bruka förekomma både efter bil och efter traktor och skola då inregistreras som släpfordon till bil. Liknande torde kunna sägas om åtskilliga av industriens traktordragna fordon. Vad slutligen angår fordonen i yrkesmässig trafik, läser förordningen om sådan trafik giva tillräcklig möjlighet till kontroll även utan kompletterande bestämmelser i vägtrafikförordningen. Med hänsyn till dessa omständigheter torde ur trafiksäkerhetssynpunkt knappast vara att förvänta någon mera väsentlig nytta av att för de i detta stycke avsedda traktordragna fordonen införa en strängare reglering än den nuvarande.

## 2. Tillkomsten av yrkestrafikförordningens bestämmelser om yrkesmässiga skogskörslor

*Andra lagutskottet vid 1936 års riksdag* hemställde i sitt utlåtande nr 54 över propositionen nr 161 och i anledning därav väckta motioner, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om sådan ändring av 1930 års motorfordonsförordning, att transporter uteslutande av mjölk eller produkter därav eller av slaktdjur eller av färsk fisk eller av skogsprodukter från avverkningsplats undantoges från tillämpningen av de särskilda bestämmelser, som gällde för den yrkesmässiga trafiken. I sin motivering av denna hemställan framhöll utskottet, att regleringen av den yrkesmässiga trafiken hindrade ett fullt utnyttjande av de fördelar, som lastbilstransporterna medförde bl. a. i fråga om transport av skogsprodukter från avverkningsplats och därmed för möjligheterna att bedriva ett effektivt skogsbruk.

Riksdagen fann emellertid icke, att undantag från yrkestrafikregleringen borde medges i fråga om transporter av skogsprodukter.

1936 års trafikutredning anförde i sitt betänkande med förslag till den nuvarande yrkestrafikförordningen (SOU 1938: 59) bl. a., att det i varje fall för det dåvarande icke syntes lämpligt att utvidga tillämpningsområdet för de från yrkestrafikregleringen då undantagna transporter (transporter av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur) till att avse även transporter av skogsprodukter. I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* med förslag till yrkestrafikförordningen uttalade sig föredragande departementschefen icke särskilt på denna punkt, men förslaget upptog icke någon undantagsbestämmelse för transporter av skogsprodukter.

Vid propositionens behandling i *andra lagutskottet* hade utskottet att ta ställning till bl. a. motionen I: 159, vari en dylik undantagsbestämmelse föreslogs. I sitt utlåtande nr 27 framhöll utskottet, att ett undantagande utav transporter av skogsprodukter från bestämmelserna om yrkesmässig trafik i många fall otvivelaktigt torde hota de yrkesmässiga trafikutövarnas ekonomi, som ofta nog torde till väsentlig del vara baserad på tillgång till dylika transporter. Vidare hänvisade utskottet till vissa, av två länsstyrelser i Norrland gjorda uttalanden, enligt vilka ett undantagande av skogsprodukterna ansåges leda till att en mycket betydande del av gods-transporterna i dessa län ställdes utom behovsprövningen. På grund av anförda förhållanden fann utskottet erfarenhet böra till en början avvaktas angående verkningarna av de i propositionen i förevarande avseende föreslagna bestämmelserna.

Enligt gällande yrkestrafikförordning äro i enlighet med propositionen yrkesmässiga transporter av skogsprodukter, vare sig de ske med lastbil eller traktortåg, underkastade trafiktillståndsvång på samma sätt som annan yrkesmässig trafik.

### 3. Vissa efter yrkestrafikförordningens tillkomst framlagda förslag om lättnader i regleringen av de yrkesmässiga skogskörslorna

*Länsstyrelsen i Norrbottens län* framhöll i ett år 1948 till Kungl. Maj:t avgivet remissyttrande, att transporter av skogsprodukter med traktor å s. k. skogsbasvägar borde tillåtas utan att man därför krävde trafiktillstånd. Dylika transporter kunde enligt länsstyrelsens mening icke innebära något intrång på den yrkesmässiga lastbilstrafikens transportmarknad.

I samband med en inom *arbetsmarknadsstyrelsen* företagen utredning rörande skogsbrukets arbetsmarknad hemställde styrelsen år 1952 om en omprövning av yrkestrafikförordningens bestämmelser i vad anginge jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon inom skogsbruket. Till stöd härför anfördes, att det vore ur skilda synpunkter irrationellt, att en statlig reglering av en viss näring (den yrkesmässiga lastbilstrafiken) förhindrade det rationella utnyttjandet av maskinbeståndet inom en annan gren av näringslivet (jordbruket). Det vore olyckligt ur arbetsmarknadspolitisk synpunkt, om

den fortgående mekaniseringen av jordbruket medförde att jordbrukare, som tidigare varit sysselsatta med hästkörslor i skogen, icke längre finge möjlighet att åta sig skogskörning under vintern. Att jordbruket överginge till traktordrift borde ej få till konsekvens, att den yrkesmässiga biltrafiken finge ensamrätt till skogskörslorna. Givetvis borde denna trafik icke utestängas från dessa körslor, men en fri konkurrens borde tillåtas. Gällande bestämmelser finge sannolikt endast till följd, att skogsföretagen i ökad omfattning anskaffade egna traktorer eller bilar samt att många jordbrukare avstode från övergång till traktordrift för att ej förlora inkomsten av skogskörslorna med häst.

I remissyttrande år 1953 över arbetsmarknadsstyrelsens framställning framhöll *biltrafiknämnden* bl. a., att om de lokala transportuppgifterna för den yrkesmässiga trafiken underginge någon mera betydande minskning genom att en del av dessa övertoges av traktordrift, måste man räkna med att för lokala transporter avsedda lastbilar komme att tvingas över i fjärrgående trafik, där behovet av transportmedel emellertid för det dåvarande vore fyllt. Nämnden fann det uppenbart att ett frigivande av yrkesmässiga traktortågstransporter av virke komme att i de skogrika länen leda till en skärpt konkurrens om skogskörslorna. Det vore sannolikt, att vissa olägenheter komme att ge sig tillkänna i hänseenden, som påkallade uppmärksamhet från trafiktillståndsmyndigheternas sida. Det tedde sig emellertid rimligt och naturligt, att jordbrukare, som utbytt häst mot traktor, skulle äga möjlighet att åta sig körning med traktorn i de fall, där hästen tidigare använts. Större frihet borde därför beredas innehavare av jordbrukstraktorer att utan behovsprövning utföra yrkesmässiga transporter av virke. Troligen skulle de berörda olägenheterna av en sådan frihet bli av övergående natur. Tillgången på transportmedel i yrkesmässig trafik borde genom trafiktillståndsgivningen efterhand kunna anpassas efter trafikbehovet.

Biltrafiknämnden framhöll därjämte, att ett undantagande av traktortransporter från yrkestrafikförordningens föreskrifter skulle medföra att släpfordon kunde brukas i yrkesmässig trafik med traktortåg utan att vara besiktigade eller registrerade, vilket kunde innebära vissa trafiksäkerhetsrisker. Beskattnings av traktortågen ägde vidare endast rum i mycket begränsad utsträckning även om de nyttjades i yrkesmässig trafik. Ett undantagande av traktortransporterna skulle också innebära slopande av kravet på förarens innehav av trafik kort. Dessa omständigheter syntes nämnden böra beaktas vid avgörandet av frågan om traktortågstransporternas frigivande. Sammanfattningsvis tillstyrkte nämnden — under förutsättning att likställighet med den yrkesmässiga lastbilstrafiken i nämnda hänseenden uppnåddes — att vissa slag av transporter med traktortåg undantoges från tillämpningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser.

Av biltrafiknämnden i ärendet hörda *länsstyrelser* tillstyrkte överlag en



omprövning av gällande bestämmelser, och flertalet länsstyrelser fann det angeläget, att de jordbrukare, som i syfte att rationalisera sin verksamhet övergått till användning av traktor, finge utnyttja sina fordon även för yrkesmässiga skogstransporter under de tider av året, då de ej erfordrades för jordbruket. Icke alla länsstyrelser uttalade sig emellertid om hur långt ett frigivande av traktortågstrafiken borde gå. Bland dem som så gjorde, voro elva länsstyrelser deciderat för, att alla transporter av skogsprodukter med jordbrukstraktor skulle undantas från yrkestrafikförordningens bestämmelser, varvid dock i ett par fall ifrågasattes viss räjongbegränsning. Tre länsstyrelser framhöllo därjämte, att hänsyn måste tagas till den yrkesmässiga lastbilstrafikens berättigade intresse att erhålla fortsatta sysselsättningsmöjligheter inom skogsbruket. I intet fall uttrycktes farhågor för att transportförsörjningen skulle bli lidande på en frigivning. Några länsstyrelser framhöllo, att en användning av traktortåg på vägarna kunde ge anledning till betänkligheter ur trafiksäkerhetssynpunkt, bl. a. med hänsyn till att de i traktortågen ingående släpvagnarna icke vore underkastade besiktnings- och registreringstvång.

Arbetsmarknadsstyrelsens framställning har genom Kungl. remiss den 24 september 1954 överlämnats till trafikutredningen för övervägande.

I en år 1953 till chefen för kommunikationsdepartementet inkommen skrift hemställde *Näringslivets trafikdelegation* (jfr sid. 12) om en omprövning av frågan om uppmjukning av yrkestrafikförordningen i syfte att möjliggöra för jordbrukare och maskinhållare att utan särskilt tillstånd mot ersättning ombesörja skogskörslor med jordbrukstraktorer m. fl. dragfordon.

Vidare väcktes vid 1953 års riksdag sex motioner med enahanda yrkanden (jfr sid. 12), i anledning varav *andra lagutskottet* i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 15 förklarade sig instämma i motionernas syfte.

År 1955 framlade *småbruksutredningen* ett betänkande med utredning om småbrukens möjligheter att uppnå bättre lönsamhet (SOU 1955:7) och upptog däri frågan om yrkesmässiga landsvägstransporter med jordbrukstraktor till behandling. Utredningen pekade på det hinder för jordbrukares utförande av dylika transporter som mötte i yrkestrafikförordningens bestämmelser. Några hundra körtimmar vid sidan av jordbruket skulle för många småbrukare innebära att de med fördel kunde hålla traktor och på så sätt rationalisera sin jordbruksdrift. De körslor det här rörde sig om hade i stor utsträckning pläгат utföras av småbrukare och huvudsakligen avsett transport av jordbruks- och skogsbruksprodukter kortare vägsträckor. Dessa traktortransporter kunde icke konkurrera med lastbilstrafiken på längre sträckor. Utredningen förordade sådan ändring av yrkestrafikförordningen, att jordbrukare medgäves rätt att utan inskränkning utföra landsvägstransporter med jordbrukstraktorer för annans räkning.

1953 års trafikutredning avgav i hithörande delar ett den 28 juni 1955 dagtecknat remissyttrande och framhöll däri bl. a., att en konkurrens på lika villkor mellan lastbilar och traktortåg icke kunde anses föreligga förrän frågan om beskattningen av traktorer och traktorsläpvnagnar i vägtrafik blivit löst, men föreslog — såsom ett provisorium — att yrkestrafikförordningens bestämmelser måtte tillämpas på sådant sätt, att de transporter av skogsprodukter, vilka tidigare utförts med häst, nu finge utföras med den traktor, varmed hästen ersatts.

I skrivelse den 5 juli 1955 till chefen för kommunikationsdepartementet föreslog 1953 års trafikutredning — likaledes såsom ett provisorium — att bland de i 11 § yrkestrafikförordningen uppräknade fall, då förenklat tillståndsförfarande finge tillämpas, skulle uttryckligen anges det särskilda fall, då ansökan avsåge tillstånd för jordbrukare att för en tid av högst sex månader i skogsområden med jordbrukstraktor utföra sådana kortare transporter av skogstransporter, vilka icke lämpligen kunde utföras med lastbil.

Efter remissbehandling överlämnades enligt Kungl. Maj:ts beslut den 27 september 1957 av trafikutredningen avgivet yttrande i ärendet till ifrågakommande trafiktillståndsmyndigheter för kännedom.

1955 års skogsvårdsutredning förklarade sig i sitt år 1956 framlagda betänkande rörande skogsbrukets vägfrågor understödja arbetsmarknadsstyrelsens tidigare berörda, år 1952 avgivna framställning. Utredningen uppgav, att länsstyrelserna syntes med stöd av givna direktiv vara rätt restriktiva vid beviljande av trafiktillstånd för skogstransporter med traktortåg. Ett rationellt utnyttjande av jord- och skogsbruksbygdernas traktorpark och överhuvudtaget hela frågan om en ändamålsenlig transportapparat vore beroende av att frågan om trafiktillstånd för skogliga transporter med jordbrukets traktorer löstes.

Åren 1955, 1956 och 1957 hemställde Riksförbundet landsbygdens folk i tre skrivelser till chefen för kommunikationsdepartementet om skyndsamt övervägande av frågan om skäligen lättnader för yrkesmässig trafik med jordbrukstraktorer. I 1957 års skrivelse anfördes, att trots de lättnader i ansöknings- och prövningsförfarandet, som en tillämpning av 11 § yrkestrafikförordningen på dylik trafik medförde, finge det administrativa tillståndsförfarandet alltjämt anses onödigt betungande och tidsödande för den enskilde lantbrukaren, särskilt då det gällde traktortransporter av skogsprodukter på obanade vägar och skogsvägar.

Genom remiss den 28 november 1957 har departementschefen överlämnat förbundets år 1957 gjorda framställning till 1953 års trafikutredning för övervägande.

I två likalydande motioner (I: 73 och II: 159) vid 1960 års riksdag yrkades slutligen sådan ändring av yrkestrafikförordningen, att från dess tillämpning undantoges transporter inom skogsbruket som av jordbrukare eller

maskinhållare mot ersättning utfördes med jordbrukstraktorer eller dragbilar. Motionärerna funno den begränsning i användningen av jordbrukets traktorer, som yrkestrafikförordningen innebure, medföra betydande privatekonomiska nackdelar för en stor och talrik företagargrupp och dessutom en misshushållning med kapital och arbetskraft, som national-ekonomiskt måste anses oförsvarlig. I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 55 fann *andra lagutskottet*, att frågan om det i motionerna föreslagna undantaget borde kunna ges en positiv lösning, ehuru en omprövning av bl. a. gällande regler för fordonsbeskattningen i sammanhanget kunde visa sig nödvändig.

#### 4. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag

Enighet torde allmänt råda om att ett mera rationellt utnyttjande av jordbrukets traktorer är ur olika synpunkter synnerligen önskvärt. Trafikpolitiskt sett kan ett ianspråktagande för transportändamål av den lediga kapaciteten hos jordbrukstraktorerna antas medverka till en transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad under förutsättning att den lokala godstransportapparaten i övrigt anpassas efter trafikbehovet, d. v. s. det är sannolikt, i varje fall när det rör sig om större trafikvolymmer, att merkostnaden på traktorsidan för utförandet av det till densamma överflyttande trafikarbetet blir avsevärt mindre än mindrekostnaden på lastbilssidan.

Delade meningar om de återverkningar på transporthushållningen, som ett frigivande av yrkesmässiga godstransporter med traktortåg skulle medföra — i varje fall i övergångsskedet — ha emellertid i den på förevarande område förda diskussionen gett upphov till skilda uppfattningar om den utsträckning, i vilken ett dylikt frigivande bör äga rum. Vad som i detta hänseende här närmast är av intresse är — såsom inledningsvis i detta kapitel framhållits (jfr sid. 288) — den mera omedelbara effekt som kan förväntas.

Vid bedömandet härav måste, om i första hand skogsbrukets behov av transporter tages i betraktande, uppmärksammas att traktorerna äro konkurrenskraftiga gentemot lastbilarna endast på korta transportavstånd. Enligt en på 1951/1952 års förhållanden baserad undersökning av bl. a. kostnaderna för virkestransporter med traktordragna fordon och med lastbil, vilken utförts vid jordbrukstekniska institutet (Jordbrukstekniska institutets meddelande nr 243, år 1952) kunde traktortågen vid nämnda tid kostnadsmässigt erbjuda lastbilarna konkurrens vid körning å enbart bilväg på transportavstånd upp till 15 å 20 km och vid körning kombinerat å skogsväg (3 km) och bilväg på totala transportavstånd upp till 10 å 15 km. Dessa konkurrensgränser ha sedermera genom den år 1954/1955 höjda motorfordonsbeskattningen förskjutits till traktortågens favör, men man

torde i dagens läge icke kunna räkna med att traktortågen kostnadsmsigt kunna erbjuda lastbilarna konkurrens på transportavstånd över 20 å 25 km, ej ens i de fall där fraktsättningen för jordbrukstraktorernas del äger rum på ren merkostnadsbasis. Även om den konkurrenskraftiga räjongen för traktortågstransporter i skogsbruket sålunda sträcker sig avsevärt utöver vad körningen med hästdragna fordon omfattar och traktorerna därför vid full frihet skulle komma att i icke obetydlig utsträckning utföra transporter, där traktorn icke ersätter hästen såsom dragare, så torde vid en liberalisering av skogstransporterna i praktiken icke någon alltför omfattande transportöverflyttning vara att förutse, dels därför att den övervägande delen av lastbilarnas transportarbete i avseende å skogsprodukterna numera torde falla på transportavstånd där traktortågen ej äro konkurrenskraftiga, dels till följd av det allmänt kända faktum, att de kortare transporterna inom skogsbruket, där så är transporttekniskt lämpligt, redan nu — utan trafiktillstånd — i stor utsträckning utföras med lejda traktorer. Antalet vid utgången av 1953 gällande trafiktillstånd avseende yrkesmässiga traktortågstransporter omfattade 174 traktorer. Per den 1 juli 1960 — sålunda efter det trafiktillståndsmyndigheterna erhållit del av trafikutredningens tidigare berörda (se sid. 311), i Kungl. Maj:ts beslut den 27 september 1957 avsedda yttrande — funnos tillstånd avseende 818 traktorer utfärdade. De fördelade sig länsvis enligt följande.

Tablå XVII:1. Antal traktorer i yrkesmässig trafik den 1 juli 1960

Län	Antal med trafiktillstånd brukade traktorer			Därav avseende transporter i utslutande lantbruk och/eller skogsbruk
	enligt länsstyrelsens tillstånd	enligt biltrafiknämndens tillstånd	summa	
A	—	—	—	—
B	19	2	21	2
C	15	3	18	5
D	48	1	49	1
E	18	1	19	—
F	31	1	32	2
G	15	1	16	3
H	29	4	33	3
I	1	—	1	—
K	14	1	15	4
L	15	3	18	1
M	30	8	38	—
N	5	—	5	1
O	8	1	9	—
P	20	7	27	8
R	6	—	6	3
S	108	3	111	111
T	20	1	21	4
U	30	2	32	13
W	48	12	60	46
X	6	9	15	6
Y	91	22	113	52
Z	23	22	45	33
AC	70	4	74	21
BD	38	2	40	8
Summa	708	110	818	327

Vid det förhållandet att landets traktorbestånd för närvarande kan beräknas överstiga 180 000 enheter (1/1 1960 totalt 175 255 traktorer, varav 173 644 med gummihjul och 1 611 med band) och till helt övervägande del utgöres av jordbrukstraktorer, och att dylika traktorer i stor utsträckning utnyttjas för kortare transporter i skogsbruket samtidigt som antalet på trafiktillstånd insatta traktorer uppgår till ca 800, står det klart att i icke obetydlig omfattning en faktisk övergång av skogstransporter från lastbil till traktortåg — utan trafiktillstånd — redan skett eller också att de tidigare med hästfordon utförda skogstransporterna i viss omfattning — likaledes utan sådant tillstånd — direkt överflyttats till traktortåg.

De anförda förhållandena tala för att den strukturförändring, som ett frigivande av de yrkesmässiga traktortågstransporterna kan komma att medföra på skogsbrukets transportmarknad, icke blir av alltför genomgripande natur, och att därför den överdimensionering av lastbilsbeståndet, som under ett övergångsskede eventuellt skulle kunna uppkomma, knappast kan befaras få sådana proportioner, att den i och för sig inger betänkligheter med avseende å dess inverkan på transporthushållningen.

Vad å andra sidan transportförsörjningen angår, torde någon risk för att ett frigivande av skogstransporterna med traktortåg skulle äventyras densamma, icke förefinnas. Den förbättrade transportmedelstillgången på de i väsentlig grad åtskilda verksamhetsområden, som lastbilar och traktortåg ha, synes i erforderlig utsträckning garantera att trafikbehoven bli täckta.

Ett hinder för frigivande av traktortågstrafiken har emellertid varit, att vid hittillsvarande förhållanden på vägtrafikbeskattningsens område, enligt vilka traktortågstrafik på väg endast i obetydlig omfattning via drivmedelsbeskattningen bidrar till väghållningsutgifternas täckande, den härigenom uppkomna olikheten i kostnadsvillkor mellan lastbilar och traktortåg kan befaras vid ett frigivande medföra en snedvridning av konkurrenssituationen, som i sin tur i viss mån måste leda till en samhällsekonomiskt felaktig trafikuppdelning. Till belysande av den föreliggande olikheten i kostnadsbetingelserna kan såsom exempel anföras, att en brännoljedriven lastbil med en tjänstevikt av 4 ton och en maximilast av 5 ton jämte tillkopplad släpvagn med en totalvikt av 4 ton och en maximilast av 3 ton — därest fordonskombinationen utnyttjades endast i samma utsträckning som för yrkesmässiga skogskörslor använt traktortåg, d. v. s. för en årlig genomsnittlig körsträcka om 1 300 mil, se sid. 367 — skulle beskattas med ca 3 100 kr. (fordons-, drivmedels- och energiskatter), medan för en brännoljedriven traktor som med tillkopplad släpvagn har motsvarande lastkapacitet, 8 ton, vid samma körning i skatt skulle erläggas endast ca 80 kr. (energiskatt).

Trafikutredningen är därför av den uppfattningen, att ett frigivande av traktortågstransporterna intimt hänger samman med hela spørsmålet om

vägtrafikens beskattning och sålunda förutsätter att beskattningsfrågan löses antingen definitivt efter slutförandet av den pågående revisionen av denna beskattning eller ock i provisorisk form redan nu. Vid valet mellan dessa båda möjligheter har trafikutredningen — under förutsättning att traktortåg i yrkesmässig trafik underkastas en ur konkurrenssynpunkt lämpligt avvägd vägtrafikbeskattning — funnit att några ur trafikpolitisk synpunkt beaktansvärda verkningar av oförmånligt slag knappast kunna vara att befara, därest yrkesmässiga traktortågstransporter i skogsbruket friges redan före det definitiva fastställandet och uttagandet av ansvaret för de kostnader, som traktortågstrafiken förorsakar det allmänna, medan ur allmänna näringspolitiska synpunkter stora fördelar stå att vinna genom ett dylikt omedelbart frigivande. Det kan härvid ej heller bortses från att det här till icke ringa del rör sig om snävt begränsade lokala godstransporter, som oavsett vägkostnadsansvaret torde för framtiden kunna antas dra lägsta samhällsekonomiska kostnad vid användning av traktortåg. Trafikutredningen föreslår i kap. XX med hänsyn till vad nu anförts, att beskattning av traktortåg i yrkesmässig trafik införes redan nu för att skapa förutsättning för en liberalisering av de yrkesmässiga skogskörslorna med traktortåg. Utredningen vill emellertid understryka att dess i nämnda kapitel framlagda skatteförslag är att betrakta såsom ett utpräglat provisorium i avbidan på ett definitivt fastställande av traktortrafikens vägkostnadsansvar och att en förutsättning på sikt för frigivandet av denna trafik är att den så snart sig göra låter komma att till fullo bära detta ansvar.

Trafiksäkerhetssynpunkter måste emellertid också anläggas på en genom frigivning av yrkesmässig traktortågstrafik uppkommande ökning av vägtrafiken. En viss fara i förevarande sammanhang kan enligt trafikutredningens mening bli att enligt vägtrafikförordningens bestämmelser till traktor kopplat släpfordon (jfr sid. 305) icke behöver vara besiktigat. De skäl, som av föredragande departementschefen i propositionen 1951:30 anförts för traktorsläpvnagnarnas undantagande från besiktning- och registreringskyldighet, förlora vid en mera intensiv användning på väg av traktortåg i yrkesmässig trafik i styrka. Trafikutredningen finner det angeläget att den tilltänkta friheten för dylika traktortåg förknippas med villkoret, att i den yrkesmässiga traktortågstrafiken använda traktorer och släpfordon skola vara registrerade i bilregistret, traktorerna i en ny särskild grupp för beskattade traktorer samt släpfordonen antingen i den nuvarande gruppen för släpfordon byggda för koppling till bil eller ock i en ny särskild grupp för släpfordon byggda för koppling till traktor. Härigenom vinnes dels möjlighet att genomföra den i kap. XX föreslagna beskattningen av traktorer i yrkesmässig trafik, dels ock den fördelen att traktorsläpfordon i yrkesmässig trafik bli underkastade registreringsbesiktning.

Vad beträffar frågan om förarkompetens vid framförande av traktortåg i yrkesmässig trafik, så föreligger enligt yrkestrafikförordningen skyldig-

het för förare att inneha trafikkort, vilket innebär krav bl. a. på god körskicklighet vid förande av *motorfordon*. Regelmässigt torde emellertid trafiktillståndsmyndigheterna vid tillämpning av 11 § yrkestrafikförordningen dispensera från trafikkortsplikten, när det gäller traktortågstransporter. Ehuru det synes önskvärt att traktorföraren besitter erforderlig körskicklighet — något som i och för sig kräver på innehav av körkort för traktor ej säkerställer, emedan förarprov för erhållande av dylikt körkort ej innefattar prov på körskickligheten — skulle det enligt trafikutredningens mening icke fylla avsett syfte att i fråga om yrkesmässig traktortågstrafik uppställa krav på innehav av kör- eller trafikkort för bil, vid vars framförande körtekniken ju är en annan än vid förande av traktortåg. Utredningen har icke heller funnit sig här böra framlägga förslag om särskilt körskicklighetsprov för framförande av traktortåg i yrkesmässig trafik, enär denna fråga torde böra prövas i ett vidare sammanhang än nu är i fråga. Utredningen finner det emellertid angeläget, att utvecklingen efter frigivandet noga följes av trafiksäkerhetsvårdande myndigheter, utredningar och organisationer samt att, om så skulle visa sig erforderligt, ytterligare trafiksäkerhetsföreskrifter i fråga om traktortrafiken utfärdas.

Av hänsyn till väghållningen torde den ifrågasatta friheten icke böra omfatta andra än med gummihjul försedda traktorer. I praktiken innebär detta knappast någon nämnvärd inskränkning, då mer än 99 procent av traktorbeståndet består av gummihjulsförsedda fordon.

Behov av den ifrågasatta lättningen föreligger främst och till helt övervägande del i fråga om transporter i skogsbruket med jordbrukstraktorer. Vidare vore det i och för sig rationellt, att ett frigivande av traktortågstrafiken också omfattade transporter i jordbruket. Av skäl som i det följande anges har trafikutredningen dock funnit så icke böra ske i den första reformetappen av det nya trafikpolitiska programmet. Vad till slut beträffar de övriga yrkesmässiga transporter, som kunna komma i fråga för utförande med traktorer, är behovet av omedelbar konkurrensfrihet icke mera framträdande; det intresse, som här visat sig föreligga exempelvis för etablerande av allmän åkerirörelse med trafiktraktorer, torde i väsentlig grad vara inspirerat av önskemålet att undvika den skattebelastning, som användning av lastbil medför. Att i dylika fall, innan kostnaderna för väghållningen blivit definitivt fördelade på ifrågakommande kostnadsbärare, däribland traktorerna, släppa konkurrensen med lastbilarna fri, skulle — även med den provisoriska beskattning som föreslås i kap. XX — kunna bidra till en olikhet i konkurrensvillkor, som icke uppväges av någon näringspolitisk vinst av det slag, som förutsatts i fråga om jordbrukets traktorer.

Å andra sidan är det ur kontrollsynpunkt opraktiskt att begränsa lättningen till jordbrukstraktorer, d. v. s. för jordbruket anskaffade och däri huvudsakligen brukade traktorer. Det kan icke vid en trafikkontroll alltid

utan vidare konstateras, huruvida det rör sig om en jordbrukstraktor eller ej. Betydligt mera praktiskt torde vara att låta lättnaden — på sätt som skett i 2 § yrkestrafikförordningen beträffande transporter av mjölk och vissa andra lantbruksprodukter — avse vissa varuslag, under förutsättning givetvis att de transporteras med traktortåg. Trafikutredningen anser härvidlag att lättnaden bör omfatta transporter i skogsbruket av rundvirke, ved och träkol.

Det kan diskuteras, huruvida lättnaden bör genomföras inom ramen för yrkestrafikförordningen genom borttagande av behovsprövningsförfarandet eller om de ifrågakvarande transporterna böra helt undantas från yrkestrafikförordningens bestämmelser. Ehuru vissa skäl måhända kunna anföras för att, i likhet med vad som föreslagits beträffande den kooperativa körningen, bibehålla samtliga yrkesmässiga traktortågstransporter under trafikmyndigheternas kontroll, skulle säkerligen den här föreslagna lättnadens syfte helt förfelas om så skedde. Trafikutredningen hänvisar i detta sammanhang bl. a. till de synpunkter som anförts av Riksförbundet landsbygdens folk (se sid. 311). Enligt utredningens mening bör därför den ifrågasatta lättnaden ske i form av ett undantag från yrkestrafikförordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik, även om det i och för sig kunde vara önskvärt att förordningens bestämmelser om förarens arbets- och vilotid ägde tillämpning också på den yrkesmässiga traktortågstrafiken. Frågan härom tillhör emellertid den mera genomgripande revisionen av yrkestrafikförordningen.

Ett frigivande av skogstransporterna inom den mycket omfattande traktorsektorn låter sig emellertid icke väl förena med ett bibehållande av behovsprövningen för yrkesmässiga lastbilstransporter i skogsbruket. Trafiktillståndsmyndigheterna skulle vid ett fortsatt bibehållande av behovsprövningen vid insättande av nya lastbilar för dylika transporter svårligen när det gäller tillgodoseendet av lokalt betonade trafikbehov kunna avgöra, huruvida behov av nyinsättningen förelåge. En riklig potentiell tillgång på traktortåg för ändamålet måste ju alltid tagas med i beräkningen, och följden härav skulle kunna bli ett totalt stopp för nyinsättning av lastbilar i skogsbrukets lokala transportsektor. Såsom inledningsvis i detta avsnitt framhållits, är en generell liberalisering av trafiktillståndsregleringen för skogsbrukets vidkommande angelägen. Trafikutredningen har därför övervägt möjligheterna och förutsättningarna för en dylik lättnad.

Under medverkan av biltrafiknämnden har trafikutredningen från lastbilscentralerna i landsortslänen införskaffat uppgifter till belysande av omfattningen utav de yrkesmässiga skogstransporterna med lastbil under mars 1960. Uppgifterna omfatta sammanlagt 16 597 lastbilar eller ca 75 procent av det totala antalet yrkesbilar i trafik under månaden. Av de redovisade bilarna hade 3 297 helt eller delvis varit sysselsatta med skogstransporter. Undersökningens resultat framgår av *tablå XVII: 2*.



Tablå XVII: 2. Skogskörslornas relativa andel av den totala yrkesmässiga lastbilstrafiken i landsortslänen under mars 1960

Län	Med skogskörslor helt eller delvis sysselsatta lastbilar	Med dem på skogskörslor intjänade fraktbelopp	Län	Med skogskörslor helt eller delvis sysselsatta lastbilar	Med dem på skogskörslor intjänade fraktbelopp
	procent			procent	
B	8,1	8,1	O	1,8	1,7
C	18,8	21,2	P	26,2	20,4
D	18,6	20,7	R	11,5	8,6
E	18,4	19,1	S	31,9	35,5
F	20,1	17,5	T	19,2	21,4
G	33,6	24,9	U	15,5	15,5
H	28,2	23,5	W	33,2	39,6
I	15,3	12,7	X	29,4	37,7
K	15,2	7,4	Y	25,4	30,3
L	7,8	6,2	Z	41,8	48,3
M	1,5	1,2	AC	38,8	44,4
N	12,2	6,7	BD	21,2	27,1
			Totalt	19,9	22,0

De för de redovisade skogskörslorna under månaden intjänade fraktbeloppen uppgingo till bortåt 15 milj. kr. Uppskattningsvis torde, med hänsyn tagen bl. a. till säsongvariationerna, skogstransporterna kunna antas för närvarande utgöra 17 å 18 procent, i fraktbelopp räknat, av den totala beställningstrafiken med lastbil, medan ifrågakommande procenttal i skogrika områden ligga väsentligt högre och där alltefter transportavstånd samt närhet till huvudflottled eller järnväg variera inom vida gränser.

Ett borttagande av behovsprövningen för yrkesmässiga lastbilstransporter av oförädlade skogsprodukter kan förutses stimulera till såväl utökning av redan förefintliga åkerirörelser som nyetablering av dylika rörelser. Den yrkesmässiga traktortågstrafikens frisläppande inom skogssektorn torde dock vad den rent lokala trafiken angår komma att verka i viss mån återhållande på nyinsättningen av lastbilar. Det torde vidare vara att räkna med att en överföring av lastbilar i skogsbolagens ägo till yrkestrafikutövare kommer att stimuleras, med förbättrat kapacitetsutnyttjande såsom följd.

Den ökade transportmedelstillgång, som den ifrågasatta lättnaden inom lastbilssektorn i varje fall temporärt kan medföra, innebär givetvis en kvantitativ förbättring av transportförsörjningen. Vad den kvalitativa sidan angår måste givetvis ställas höga krav på trafikföretagens möjligheter att hålla en god vagnmateriel, och det bör vara trafikmyndigheterna obetaget att i förekommande fall genom infordrande av besiktningsmans intyg om de till nyinsättning ifrågakommande fordonens beskaffenhet förvissa sig om att de äro lämpliga för en standardmässigt godtagbar trafik-tjänst.

En omställning av transportapparaten i den utsträckning, som ett frivilligt av yrkesmässiga skogstransporter med traktortåg och lastbil innebär, kan givetvis i större eller mindre utsträckning influera arbetsbetingelserna för de nu inom åkeribranschen verksamma. Vad trafikföretagen beträffar, måste det tillses, att de icke söka möta den hårdnande konkurrensen med ett utnyttjande av fordon och arbetskraft på otillåtet sätt. Kontrollmöjligheterna i fråga om efterlevnaden av maximilastbestämmelserna äro för närvarande icke de bästa. Överbelastning av lastbilar och släpvagnar, som befordra skogsprodukter, förekommer redan nu i stor utsträckning, och de praktiska möjligheterna till kontroll äro avsevärt begränsade genom kungörelsen den 23 mars 1945 (nr 75) angående straffrihet i vissa fall vid överskridande av maximilast m. m. vid transport av vissa skogsprodukter. Trafikutredningen hänvisar i förevarande hänseende till vad 1953 års trafiksäkerhetsutredning anfört i sitt betänkande »Trafiksäkerhet I» (SOU 1954: 38), sid. 192—197, där denna utredning på trafiksäkerhetsmässiga grunder — under anförande bl. a. att polisen beträffande lastbilstransporter av virke i fallande längder praktiskt taget saknade möjlighet att utöva någon kontroll — förordat kungörelsens upphävande. Upprepade framställningar härom, vilka tillstyrkts bl. a. av biltrafiknämnden, ha vidare gjorts av statspolisintendenten samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och äro för närvarande föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Trafikutredningen biträder för sin del dessa framställningar. Enligt utredningens uppfattning är det ett oavvisligt krav vid en effektiv konkurrens på skogstransporternas område, att trafikföretagen icke av konkurrensen föranledas att begagna sig av bristerna i det genom kungörelsen skapade systemet till att ta såväl för den allmänna trafiksäkerheten som för den anställda förar- och lasthjälpsspersonalen vådliga överlastar på fordonen.

Omställningen till friare konkurrensförhållanden på skogsbrukets transportmarknad kan och bör i och för sig leda till en mera kostnadsanpassad fraktprissättning. De nyssnämnda tendenserna att med utnyttjande av kontrollsystemets brister överbelasta fordonen ha å andra sidan i förening med överskridanden av tillåten körhastighet och arbetstid redan på vissa håll möjliggjort en sänkning av ackordspriserna på skogskörslor med lastbil, som vid en yrkesutövning i korrekta former icke lämnar nämnvärd, om ens någon marginal för ytterligare prissänkningar. Risken för att vid en effektivisering av konkurrensen mindre nogräknade trafikutövare kunna såsom konkurrensmedel söka utnyttja de möjligheter till otillåtna transportarrangemang, som eventuella brister i kontrollen av trafiksäkerhets- och arbetstidsbestämmelsernas efterlevnad erbjuda, får icke underskattas. Det ligger därför vikt uppå såväl att kontrollen effektiviseras som att reaktionen mot förekommande överträdelse blir verkningfull. Den ökade friheten i konkurrensen bör motsvaras av ett ökat ansvar med avseende å frihetens utnyttjande, och uppsåtlig överträdelse i konkurrensyfte —

som hittills vid upptäckt i regel icke medfört att trafikillståndet kommit i fara utan mera betraktats såsom en ordningsförseelse som föranlett böter, vilka icke nämnvärt påverkat trafikutövarens rörelseutbyte — synes böra betraktas såsom graverande och föranleda tillämpning av 19 § yrkestrafikförordningen. Om trafikutövare, som använda sig av här ifrågavarande otillåtna konkurrensmedel, fortsatt ges tillfälle härtill, kan den bristande skärpan i samhällets reaktion leda till de, särskilt från transportarbetarhåll befarade oförmånliga konsekvenser för de i åkeribranschen anställda, som berörts i kap. VIII (se sid. 102 f).

Under förutsättning att erforderliga åtgärder vidtas för att säkerställa efterlevnaden av yrkes- och vägtrafikförordningarnas ordnings-, trafiksäkerhets- och arbetstidsbestämmelser — i vilket hänseende utöver upphävandet av 1945 års ovannämnda kungörelse ifrågakomma de allmänna åtgärder härvidlag, som närmare avhandlas i kap. XVIII — torde verkningarna av skogskörslornas frigivande för de i åkeribranschen engagerade icke bli sådana, att särskilda övergångsåtgärder behöva föranstaltas. Brist på lastbilsförare med trafik kort råder sedan flera år inom åkeribranschen. Man synes vidare kunna vänta en fortsatt stigande tillgång på transportuppdrag för lastbilar i yrkesmässig trafik, bl. a. på skogsbrukets område.

I enlighet med den principiella inställning till de framtida formerna för yrkestrafikens reglering, som trafikutredningen i kap. X (se sid. 146) deklarerat, anser utredningen att liberaliseringen av de yrkesmässiga skogskörslorna med lastbil bör ske genom behovsprövningens borttagande under bibehållande i övrigt av trafikillståndssystemet. Av enahanda skäl, som tidigare i detta kapitel anförts i fråga om den kooperativa körningen (se sid. 300 f), böra de icke behovsprövade trafikillstånden för skogskörslor med lastbil tillsvidare begränsas till lokala eller regionala transporter och sålunda — under iakttagande bl. a. av bestämmelserna i 22 § yrkestrafikförordningen — avse transporter inom det län, där lastbilen skall vara stationerad, samt därtill angränsande län. Utredningen vill dock härvid erinra om sitt tidigare (sid. 301) gjorda uttalande, att dess förslag till en dylik liberaliseringsanordning icke innebär något ställningstagande till den tekniska utformningen av den andra reformetappens liberaliseringsåtgärder.

Trafikillstånd bör i enlighet med den ändrade kompetensfördelning mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna, som föreslås i kap. XIX, beviljas enbart av vederbörande länsstyrelse. I fråga om infordrande av yttranden över trafikillståndsansökan torde böra gälla samma regler, som föreslagits för den kooperativa körningen (se sid. 302).

Med den frihet i konkurrensen på skogstransporternas område, som trafikutredningen här vill föreslå, saknar ett fortsatt bibehållande av den nuvarande taxeregleringen trafikpolitisk betydelse. Den i 23 § yrkestrafikförordningen stadgade skyldigheten för trafikutövare att mot ersättning enligt fastställd taxa åta sig transportuppdrag (transportskyldighet) kom-

mer vid en fri fraktprissättning att sakna reell innebörd och bör därför också borttas.

Trafikutredningen har i samband med frågan om frigivandet av de yrkesmässiga skogskörslorna med lastbilar och traktortåg även diskuterat spørgsmålet om en liberalisering av yrkesmässiga traktortågstransporter i lantbruket. I princip hyser utredningen stora sympatier för genomförandet av en dylik liberalisering redan på nuvarande stadium, men detta skulle medföra att även transporter med lastbil av lantbruksprodukter och -förnödenheter borde friges. Gränsen mellan behovsprövad och fri lokal beställnings trafik skulle emellertid därigenom bli svårbestämbar, och trafikutredningen har därför funnit frågan om liberaliseringen av traktortågstransporterna i lantbruket böra prövas i samband med det problemkomplex, som innefattas i den andra reformetappen.

Trafikutredningen vill sålunda under åberopande av det anförda föreslå, att bland de i 2 § yrkestrafikförordningen uppräknade undantagen från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik i förordningen upptas transporter i skogsbruket uteslutande av rundvirke, ved och träkol med traktortåg (vari ingår allenast traktor, för vilken traktorskatt erlagts, samt ett eller flera registrerade släpfordon) samt att den i 12 § yrkestrafikförordningen intagna föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik med lastbil slopas, då ansökan om trafiktillstånd avser transporter i skogsbruket av uteslutande rundvirke, ved och träkol inom visst samt till detsamma angränsande län.

### *C. Transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport*

Enligt 2 § yrkestrafikförordningen äro för närvarande från tillämpning av bestämmelserna om yrkesmässig trafik undantagna bl. a. transporter uteslutande av vissa varuslag, nämligen mjölk, mjölkprodukter, ägg, sockerbeter och betmassa ävensom transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri. Med det vitt utgrenade nät av uppsamlingslinjer för mjölk, som så småningom uppstått och som i dag omfattar ca 2 900 linjer, är det naturligt att önskemål från allmänhetens sida på skilda håll uppkommit att få möjlighet att med lastbilarna på dessa linjer sända paket och annat styckegods, respektive få dylika sändningar hemtransporterade i samband med skummjölksutkörningen. Med hänsyn såväl till intresset av ett förbättrat utnyttjande utav den tillgängliga transportkapaciteten som till önskemålet att motväga den till följd av järnvägs- och busslinjenedläggningar fortgående uttunnningen av det reguljära linjenätet på landsbygden synes det angeläget att utröna i vad mån lättnader för sändning av fyllnads- och returgoods med mjölklinjebilar kunna på nuvarande stadium inbegripas i den successiva uppmykningen av trafiktillståndsregleringen.

### 1. Tillkomsten av gällande bestämmelser om yrkesmässiga transporter av mjölk

Den nyss refererade undantagsbestämmelsen i 2 § yrkestrafikförordningen leder sitt ursprung från kungörelsen den 30 juni 1936 (nr 448), som trädde i kraft den 5 juli samma år, och enligt vilken 23 § i 1930 års motorfordonsförordning ändrades på det sättet, att förordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik icke skulle äga tillämpning i de fall, då automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur. Ändringen tillkom i enlighet med beslut av 1936 års riksdag, vars andra lagutskott i utlåtande nr 54 motiverade densamma med att hänsyn till jordbrukets säregna förhållanden borde tagas i så måtto, att bedrivande av yrkesmässig trafik möjliggjordes i fall, där en förening av lantbrukare med föreningen tillhöriga bilar utförde transporter mot ersättning för föreningsmedlemmarnas räkning, samt jämväl i det fall, att en lantbrukare med sin bil transporterade varor mot ersättning åt någon eller några närboende lantbrukare.

Kretsen av undantagna varuslag har sedermera i olika etapper utökats.

1936 års trafikutredning anförde i sitt betänkande (SOU 1938: 59) bl. a., att syftet med stadgandet om mjölktransporternas undantagande från motorfordonsförordningens bestämmelser om yrkesmässig trafik otvivelaktigt i första hand varit att underlätta körning av mjölk från lantbrukare till mejeri eller konsumtionsort samt transporter av skummjölk, smör etc. från mejeri tillbaka till mjölkleverantör.

Föredragande departementschefen framhöll vidare i *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* följande angående motivet för mjölktransporternas undantagande:

Syftet med den nu gällande bestämmelsen, enligt vilken föreskrifterna angående yrkesmässig trafik icke skola äga tillämpning, där automobil användes för transport uteslutande av mjölk, mjölkprodukter eller slaktdjur, har varit att till gagn för såväl konsumenter som producenter söka underlätta omsättningen av de varuslag, varom i sammanhanget är fråga, av vilka särskilt mjölk och mjölkprodukter erfordra på en gång snabba och billiga transporter. För att en dylik bestämmelse skall vara av praktiskt värde, måste förutsättas, att densamma har en relativt vidsträckt innebörd, så att icke, till följd av att vissa delar av distributionen undantagas från eljest medgivna lättnader, stockningar eller hinder däri uppstå. Alltför detaljerade föreskrifter kunna också förorsaka att olika bestämmelser komma att gälla för transporter, som i själva verket äro nära jämförbara, vilket ger befogade anledningar till missnöje, och leder antingen till bestämmelsernas åsidosättande eller till bestående praktiska olägenheter.

### 2. Framställningar om undantag från bestämmelserna i yrkestrafikförordningen för bl. a. transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport

#### a) Sveriges lantbruksförbunds framställning år 1945.

I en av 1944 års trafikutredning i dess betänkande (SOU 1947: 85) refererad framställning år 1945 av Sveriges lantbruksförbund framhölls, att vid

yrkestrafikförordningens antagande uttalats allvarliga farhågor från jordbrukets sida för att den långt gående regleringen på den yrkesmässiga trafikens område i hög grad skulle befordra en utveckling av biltrafiken i monopolistisk riktning. Det hade även påtalats, att regleringen medförde ett avsevärt intrång i den naturliga rätt jordbrukarna sedan gammalt ägt att för varandras räkning utföra transporter utan trafiktillstånd samt att jordbrukarna berövades möjligheten att sammansluta sig i transportföreningar för att tillgodose sitt transportbehov med egna bilar och traktorer. Lantbruksförbundet anförde vidare bl. a.:

Då ett fullständigt upphävande av regleringen genom trafiktillstånd ej torde ligga inom möjligheternas gräns, även om en så radikal lösning väl förtjänade att övervägas, måste jordbruket kräva att de fria transporterna utvidgas att omfatta samtliga eller i varje fall flertalet varor, som transporteras *till* och *från* jordbruket. Självfallet blir varje gränsdragning mer eller mindre godtycklig, men om de fria transporterna äro avsedda att ha något praktiskt värde, måste de givetvis omfatta transporter i båda riktningar och något bärande skäl för att undantaga vissa transporter kan knappast anföras. Som en komplettering eller möjligen ett alternativ till en linje med mera begränsade fria transporter, måste jordbruket vidare yrka på att ekonomiska föreningar eller liknande sammanslutningar få rätt att för sina medlemmars räkning utföra transporter utan trafiktillstånd.

*b) Vid 1947 års riksdag väckt motion.*

I en vid 1947 års riksdag väckt motion II: 247 hemställdes om revision av yrkestrafikförordningen i syfte att undanröja de hinder, som förordningen kunde innebära emot ett rationellare ordnande av godstransporterna på landsbygden. I motionen framhölls bl. a., att ett ändamålsenligt utnyttjande av redan befintliga transportmöjligheter måste anses önskvärt. Det kunde icke anses såsom en rationell ordning, att en lastbil, som dagligen transporterade mjölk, icke ägde utan risk för åtal samtidigt betjäna ortsbefolkningens behov av paket- och varustransporter.

Riksdagen fann emellertid — i enlighet med andra lagutskottets utlåtande nr 20 — icke lämpligt att ta ställning till de i motionen påtalade förhållandena, innan resultatet av 1944 års trafikutrednings arbete förelåge.

*c) 1944 års trafikutrednings förslag år 1947 om kooperativ körning.*

1944 års trafikutredning föreslog såsom tidigare nämnts i sitt betänkande, att den i yrkestrafikförordningen stadgade begränsningen av den privata lastbilstrafikens rörelsefrihet skulle uppmjukas genom frihet till kooperativ körning (se sid. 288 ff). Transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport skulle sålunda enligt förslaget kunna ske i form av antingen kooperativ körning eller behovsprövad yrkesmässig trafik.

1944 års trafikutrednings förslag har tillsvidare icke föranlett någon ändring av yrkestrafikförordningens bestämmelser.

*d) Av vissa länsstyrelser vid remissbehandlingen av 1944 års trafikutrednings betänkande år 1948 framlagda förslag.*

I remissyttrande år 1948 över 1944 års trafikutrednings betänkande anförde länsstyrelsen i Hallands län i samband med sitt ställningstagande till förslaget om kooperativ körning (se sid. 293) bl. a. följande.

I samband med dessa spörsmål vill länsstyrelsen, som är väl medveten därom, att det speciellt för jordbruksbefolkningens del förefinnas vissa transportproblem, föreslå en ändring av bestämmelserna i 2 § av gällande förordning om yrkesmässig biltrafik på det sätt, att de »fria» transportererna (befordran av mjölk, mjölkprodukter eller ägg ävensom av slaktdjur till slakteri) må kombineras jämväl med annat slag av gods såsom fyllnads- eller returgoods. Härigenom skulle jordbrukaren beredas möjlighet att med »mjölk bilen» kunna medsända något paket el. dyl. (i mån av utrymme å bilen) och i retur erhålla t. ex. någon säck med gödningsmedel eller andra jordbruksförnödenheter. Genom en lagbestämmelse i antydd riktning skulle man frigöra en trafik, som, enligt vad länsstyrelsen erfarit, nu bedrives i ganska stor utsträckning utan stöd av gällande förordning. Icke heller genom detta länsstyrelsens förslag skulle någon nämnvärd konkurrens med befintliga trafikföretag bliva fallet eller några komplikationer ur de synpunkter, som de tillståndsgivande myndigheterna ha att företräda, behöva uppstå.

Länsstyrelsen i Värmlands län framhöll i anslutning till förslaget om kooperativ körning (se sid. 294) i sitt remissyttrande bl. a.:

I ett visst avseende skulle en uppmjukning av nuvarande bestämmelser kunna vara tänkbar utan att i högre grad inkräkta på den yrkesmässiga trafikens område. För närvarande få transporter uteslutande av mjölk, mjölkprodukter och ägg samt transporter uteslutande av slaktdjur till slakteri utföras utan särskilt trafiktillstånd. Ur allmänhetens synpunkt måste det anses vara mindre tillfredsställande, att t. ex. en mjölktransportbil som dagligen befar en viss vägsträcka, icke mot skäligen ersättning skulle få medföra paket och mindre sändningar utan att vederbörande innehar trafiktillstånd. För tillgodoseende av detta trafikbehov samt för fordonens rationella utnyttjande torde det kunna ifrågasättas, huruvida icke vederbörande borde äga att i omedelbart samband med den fria transporten medföra jämväl annat gods såsom fyllnads gods eller returgoods utan att detta skulle anses såsom yrkesmässig trafik.

### **3. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag**

1953 års trafikutredning har i första avsnittet av detta kapitel föreslagit att trafiktillstånd för kooperativ körning skall meddelas utan behovsprövning. Det blir härigenom möjligt för mjölkleverantörer och andra vid en mjölkuppsamlingslinje boende personer att sammansluta sig till en transportförening, som vid sidan av mjölktransporterna också ombesörjer paket- och varutransporter åt föreningsmedlemmarna med mjölk bilen. Enligt 1944 års trafikutrednings mening skulle en dylik anordning på ett tillfredsställande sätt lösa ifrågavarande transportproblem.

1953 års trafikutredning anser dock att man här kan bära gå än längre. Det måste för ifrågavarande transportkonsumenter te sig såsom en onödig

omgång att de måste sammansluta sig i ett bolag eller en förening för kooperativ körning för att få sitt trafikbehov tillgodosett med mjölkbilens. Långt enklare vore, att fyllnads- och returgoods finge utan dylika organisationsåtgärder befordras med mjölkbilens.

Sistnämnda väg har också — inom ramen för yrkestrafikförordningens bestämmelser — beträffat i praktiken. Åtskilliga lastbilar, som befordra mjölk, användas dessutom för yrkesmässig godsbefordran utan inskränkning, med stöd av trafiktillstånd för allmän beställningstrafik. I vissa fall ha biltrafiknämnden och länsstyrelserna beviljat dylikt tillstånd med den begränsningen, att detsamma endast gäller, så länge med lastbilens utföras regelbundna mjölktransporter. Slutligen ha trafiktillstånd i viss utsträckning lämnats för befordran av fyllnads- och returgoods i samband med regelbundna mjölktransporter.<sup>1</sup> Antalet mjölkuppsamlingsbilar, som den 1 september 1960 framfördes med sistnämnda slag av tillstånd, uppgick till 304. Av de per nämnda dag till ett antal av 2 861 uppgående mjölkuppsamlingsbilarna torde de bilar, som sakna laglig möjlighet att medföra fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransporter, uppskattningsvis understiga 1 000.

Enligt 1953 års trafikutrednings mening skulle lättnader i fråga om befordringen av fyllnads- och returgoods med mjölkbilarna medverka till såväl en minskning av den samhällsekonomiska kostnaden för trafikarbetet som en förbättring av transportförsörjningen på landsbygden. I viss mån påverkas visserligen busslinjetrafikens godstrafikunderlag av en ökad rätt för mjölktransportörerna att medta stycke godsändningar, men det rör sig här med hänsyn till mjölkbilarnas begränsade lediga kapacitet om till vikt och volym tämligen obetydliga sändningar — närmast av paketgoods — som ej torde spela någon mera avsevärd roll för busslinjetrafikens driftekonomi, bl. a. av det skälet att i de fall, där anlåtande av mjölkbilens ter sig såsom den för godsets avsändare eller mottagare mest praktiska lösningen, så också redan nu — utan tillstånd — i många fall faktiskt sker. Det antal mjölkuppsamlingsbilar, som genom lättnaden skulle få laglig rätt till medtagande av fyllnads- och returgoods, är dessutom, såsom ovan angetts, förhållandevis begränsat. De ifrågasatta lättnaderna, som vad busstrafiken beträffar därför knappast kunna antas bli störande såsom övergångsfenomen, ligga i övrigt helt i linje med de allmänna trafikpolitiska riktlinjerna och kunna lämpligen genomföras i den första etappen av uppmjukningen på trafikregleringens område.

I fråga om formen för lättnadernas genomförande ha de tidigare refererade förslagen närmast gått ut på att befordran av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransport skulle undantas från tillämpning av yrkes-

<sup>1</sup> Med hänsyn till att undantaget från tillämpningen av yrkestrafikförordningens bestämmelser omfattar »transporter *uteslutande* av mjölk» måste trafiktillståndet formellt omfatta även mjölktransporterna, som ju då fyllnads- eller returgoods befordras icke omfatta uteslutande mjölk.



trafikförordningens bestämmelser. Trafikutredningen anser för sin del att dessa transporter, såsom en form av yrkesmässig trafik — närmast linjef trafik — lämpligen tillsvidare böra liksom den kooperativa körningen och skogstransporterna med lastbil vara underkastade yrkestrafikförordningens ordningsbestämmelser. Det synes här vara lämpligt att fortsätta på den väg, som trafiktillståndsmyndigheterna redan slagit in på, men lagfästa den därvid framkomna liberaliseringstendensen genom uttryckligt borttagande av behovsprövningen.

Trafikutredningen föreslår sålunda, att den i 12 § yrkestrafikförordningen intagna föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik slopas, då ansökan avser tillstånd till sådan linje- eller beställningstrafik med lastbil, i vilken uteslutande befordras mjölk på uppsamlingslinje samt i samband därmed fyllnads- och returgoods.

#### *D. Transporter för vinterväghållning och renhållning*

Såsom tidigare angetts förstås enligt 1 § yrkestrafikförordningen med yrkesmässig trafik sådan trafik, i vilken automobil jämte förare mot ersättning tillhandahålles allmänheten för person- eller godsbefordran. Några nämnvärda svårigheter att, då fråga varit om godsbefordran, avgöra vad som innefattas i begreppet »gods» ha icke förekommit; i regel har därunder inbegripits varje medelst bilen ifråga befördrad last med undantag för levande människor, vilka hänförs under begreppet »personer». Med denna bestämning av begreppet »gods» ha å andra sidan fall, där bilen icke brukats för transportändamål, kommit att falla utanför definitionen på yrkesmässig trafik. Om därför exempelvis en lastbil jämte förare mot ersättning tillhandahålles för snöplogning eller liknande vägarbete utan att samtidigt användas för transportändamål, föreligger icke någon yrkesmässig trafik enligt gällande definition. Vissa fall där olika uppfattningar förelegat, huruvida ifrågakommande befordran varit att hänföra till gods- befordran i yrkestrafikförordningens mening, ha dock förekommit. Dessa fall ha närmast avsett dels transporter av vissa befodringsobjekt som praktiskt sett sakna värde och som allenast måste undanskaffas, t. ex. transporter av sopor och avfall samt övrig renhållningskörning, dels utförande av arbeten med lastbil, i vilka transportmomentet är av rent sekundär natur, t. ex. fällning av väggar o. dyl. vid rivningsarbete med hjälp av lastbil, som sedan släpar undan bråten något stycke för att bereda plats för den fortsatta rivningen. I sistnämnda fall synes bilen huvudsakligen brukas såsom arbetsredskap, och vid dessa kombinerade arbetsformer torde omständigheterna i det enskilda fallet med tillämpning av en utbildad praxis på förevarande område få bli avgörande för klassificeringen av lastbilens arbete. Vad renhållningstransporterna beträffar anses de t. ex. av poliskammaren i Stockholm ej hänförliga till yrkesmässig trafik, varför

trafiktillstånd där ej kräves, medan i länen dessa transporter i regel underkastas tillståndsprövning.

Trafikutredningen har — ur allmänna trafikpolitiska synpunkter och oavsett frågan om transportarbetets klassificering vid tillämpning av yrkestrafikförordningen — ansett transporter för vinterväghållningen och för renhållning vara av sådan speciell natur, att det vid en successiv uppmjukning av trafikregleringen på de lokala yrkesmässiga transporternas område legat nära till hands att överväga deras inbegripande bland de transporter, som i första hand ifrågakomma att frige.

### 1. Transporter för vinterväghållning

#### a) År 1959 framlagt förslag.

Förslag om undantagande av transporter uteslutande utav snö och is i samband med snöröjning väcktes i början av år 1959 av *åklagarmyndigheten i Linköping* i en till länsstyrelsen i Östergötlands län ställd skrivelse, vari bl. a. anfördes:

Den senaste tidens snöfall har i Linköping medfört betydande svårigheter för trafiken. Staden och fastighetsägarna kunna på grund av brist på transportmedel icke inom rimlig tid forsla bort snö, som är till hinder för trafiken.

Många ägare av lastbilar och traktorer med släpvagnar ha hos polisen och åklagarmyndigheten frågat, huruvida de i den rådande snösituationen äga rätt att mot ersättning deltaga i snöröjningsarbetet, ehuru de icke ha s. k. trafik-tillstånd. Svaret måste, såvitt jag kan bedöma, med hänsyn till bestämmelserna i Kungl. förordningen 25/10 1940 ang. yrkesmässig automobiltrafik m. m. bli nej.

Läget är sålunda det, att medan en skriande brist på transportmedel råder, stå många transportmedel outnyttjade, ehuru deras laglydiga ägare gärna vilja medverka till att lätta den besvärliga snösituationen. Däremot deltaga säkerligen ett icke ringa antal mindre nogräknade lastbils- och traktorägare med sina fordon i snöröjningen, ehuru de icke ha trafiktillstånd.

I vissa fall kan en sådan nödsituation föreligga, att en normalt straffbelagd gärning icke föranleder straff. Så synes icke vara fallet beträffande den nu föreliggande situationen.

Länsstyrelsen hörde över åklagarmyndighetens förslag *Svenska lasttrafikbilägareförbundet*, som i yttrande framhöll, att sysselsättningen i åkerirörelserna vore låg vintertid och att vintermånaderna speciellt för ägare av lastbilar i stadstrafik vore bekymmersamma, varför tillgången till snötransporter utgjorde ett trafikunderlag för många åkeriägare i städerna, som vore väsentligt för deras förmåga att upprätthålla sina rörelser. Förbundet anförde vidare:

Den minskning i sysselsättningen för de yrkesmässiga lastbilarna, som ett undantagande av snötransporterna från yrkestrafikförordningens bestämmelser onekligen skulle komma att medföra, bl. a. genom att fordon av olika slag (traktorer m. m.) från landsbygden komme att sättas in i snötransporter i städerna, skulle ytterligare komma att accentuera redan förefintliga problem i fråga om ojämnhet i sysselsättningen för yrkesbilarna. Förutom därigenom försämrade

räntabilitet för berörda åkeriägare synes dessutom en frigivning av snötransporterna komma att — med nuvarande konstruktion av de officiella biltrafiktaxorna, vilka bl. a. äro baserade på lastbilarnas sysselsättningstid per år — medföra taxehöjningar för övriga yrkesmässiga godstransporter, ett förhållande som i dagens läge framstår som mindre önskvärt.

Förbundet har sig bekant, att den gångna vintern med dess på sina håll rikliga snömängder vållade en del transportproblem, vilka emellertid i stort sett kunde lösas tillfredsställande. De exceptionella förhållanden, som på dylikt sätt kunna uppstå ett år, synas icke böra tagas till intäkt för eller motivera ändring i för trafiken gällande bestämmelser. Förbundet får härutinnan erinra om de oerhört stora transportproblem, som i samband med stormfällningen av skog för några år sedan uppstod i mellersta Sverige. Genom en efter förhållandena smidigt anpassad tillståndsgivning och ett gott samarbete mellan skogsbefraktare och transportörer avvecklades dessa transporter på ett för alla parter gynnsamt sätt. På enahanda väg torde den av Åklagarmyndigheten aktualiserade frågan om snötransporterna kunna genom tillståndsgivning få en även i fortsättningen tillfredsställande lösning.

*Länsstyrelsen i Östergötlands län* avlät den 16 september 1959 en skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet i ärendet med hemställan, att yrkestrafikförordningen snarast måtte ändras så, att transporter av snö och is undantoges. Länsstyrelsen anförde till stöd för sin framställning följande.

Länsstyrelserna äga beträffande mindre fordon meddela tillfälliga trafiktillstånd och i samband därmed medgiva att fordonen må framföras utan att förarna inneha trafik kort, medan det beträffande större fordon ankommer på biltrafiknämnden att meddela dylika tillfälliga tillstånd. Med hänsyn till att behovet av snötransporter kan variera starkt från år till år och tillfälliga tillstånd endast kan medgivas för högst sex månader i taget ingivas tillståndsansökningar ofta först sedan transportbehov uppkommit. Vid inträffade svårare snöfall är det av stor betydelse för samfärdseln, att snö och is, som är till hinder för trafiken, snabbt bortforslas. För att möjliggöra detta måste även fordon, vilka eljest ej brukas i yrkesmässig trafik sättas in. Tillståndstvånget kan lätt medföra, att borttransport av snö och is ej i erforderlig omfattning kan påbörjas omedelbart sedan behovet uppkommit.

Även om tillståndstvånget för ifrågavarande transporter skulle upphävas torde man i stort sett kunna räkna med att bortforsling av snö och is i första hand kommer att utföras av dem, som ha tillstånd till yrkesmässig trafik. De av lasttrafikbilägareförbundet befarade olägenheterna för den yrkesmässiga trafiken synas därför ej bliva av större betydelse.

Över länsstyrelsens framställning inhämtade chefen för kommunikationsdepartementet yttranden från åtta trafiktillståndsmyndigheter. Av dessa biträdde två länsstyrelser det framlagda förslaget. Sålunda fann *länsstyrelsen i Stocholms län* — efter hörande av vederbörande kommunala myndigheter i länets tio städer, vilka på ett undantag när tillstyrkte förslaget — den föreslagna ändringen ändamålsenlig och önskvärd. *Länsstyrelsen i Kalmar län* anförde för sin del följande.

Enligt 2 § yrkestrafikförordningen äro bland annat ambulanstransporter i allmänhet samt transporter med bärgningsbil undantagna från tillämpning av be-

stämmelserna om yrkesmässig trafik, en anordning som måste anses motiverad med hänsyn till att det i båda fallen är fråga om utryckningstransporter. Som åtgärder av utryckningskaraktär torde även kunna betecknas snöplogning, som dock begreppsmässigt icke är hänförlig till yrkesmässig trafik, samt borttransport av snö och is. Till denna transportkategori synes dessutom böra hänföras transporter av sand eller grus liksom sandning eller grusning från lastbil, i den mån åtgärderna påkallas av snöfall eller isbildning. Ett undantagande av samtliga nu nämnda transporter från tillståndsvång enligt yrkestrafikförordningen torde icke behöva medföra några principiella betänkligheter vid det förhållandet, att desamma jämte snöplogningen äro ett led i en verksamhet, som avser att hålla gator och vägar i trafikdugligt och trafiksäkert skick även under vinterhalvåret. Icke minst i detta län och särskilt då å Öland med dess öppna terräng är vinterväghållningen ofta förenad med avsevärda svårigheter. Med hänsyn till det speciella syfte, som ifrågavarande transporter sålunda tillgodose, är det enligt länsstyrelsens mening av vikt, att desamma icke onödigtvis underkastas restriktioner. Om exempelvis en lastbil, som icke normalt utnyttjas i yrkesmässig trafik, skall tillhandahållas för utförande av snöplogning och samtidigt — vilket av praktiska skäl understundom torde ske — användas för undanförsel av snö och is, erfordras enligt gällande bestämmelser trafikillstånd, något som emellertid måste fördröja en i och för sig angelägen transportverksamhet.

Den under ärendets remissbehandling framförda synpunkten, att ett slopande av tillståndsvånget i förevarande hänseende skulle medföra försämrade sysselsättningsmöjligheter inom den yrkesmässiga biltrafiken, torde icke kunna tillmätas någon större relevans. Även om en författningsändring av denna innebörd blir genomförd, kommer sannolikt alltjämt yrkesfordonen att i första hand utnyttjas för snöröjnings- och liknande transporter. Ätminstone i detta län har sålunda endast vid ett par tillfällen ingivits ansökan om tillfälligt trafikillstånd för sådant ändamål.

Under återopande av det anförda får länsstyrelsen förorda att länsstyrelsens i Östergötlands län förevarande hemställan vinner beaktande samt att jämväl undantagande av ovannämnda transporter av sand eller grus från bestämmelserna om yrkesmässig biltrafik blir föremål för övervägande.

*Länsstyrelsen i Skaraborgs län* ställde sig tveksam till förslaget. Visserligen kunde givetvis olägenheter uppstå vid rikliga snöfall till följd av att tillgången på åkarbilar lämpade för snöröjning visade sig för knapp, men några sådana olägenheter hade ej förmärkts i Skaraborgs län. Lämpligen borde ärenden om tillfälliga trafikillstånd för snötransporter avgöras enligt det i 11 § yrkestrafikförordningen angivna förenklade handläggningsförfarandet.

Övriga fem remissmyndigheter ställde sig avvisande till länsstyrelsens i Östergötlands län förslag. Ett av argumenten mot detsamma var, att den yrkesmässiga lastbilstrafiken för sitt rörelseutbyte vore beroende av snötransporterna. Sålunda underströk *överståthållarämbetet*, att snötransporterna under de aktuella månaderna utgjorde en väsentlig del av de yrkesmässiga lastbilarnas sysselsättning, vartill komme att sysselsättningsgraden för dessa under samma tid låge lägre än under övriga delar av året. Ett genomförande av förslaget skulle därför sannolikt medföra en ytterligare försämring i detta hänseende, något som vore angeläget att und-

vika. I Stockholm erbjöde det endast i undantagsfall svårigheter att forsla undan snö tillräckligt snabbt. (Anmärkas må, att Stockholms stads gatu-kontor i yttrande till poliskammaren i Stockholm i ärendet redovisade en motsatt uppfattning.) För att möta uppkommande bristsituationer kunde dock ett så snabbt tillskott av transportkapacitet bli nödvändigt, att även tillämpning av 11 § yrkestrafikförordningen skulle medföra oskäligt dröjs-mål. För sådana fall kunde övervägas att genom tillägg till 2 § förord-ningen öppna möjlighet för den regionala tillståndsmyndigheten att genom kungörelse i ortstidning och rundradio lämna generell dispens från och med viss dag för snökörslor.

Även *länsstyrelsen i Västernorrlands län* ansåg för sin del, att det endast undantagsvis torde uppstå sådant problem i samband med snöröjning, att det kunde bli nödvändigt att anlita fordon som ej brukades i yrkesmässig trafik. I förekommande fall hade frågan för länets vidkommande lösts genom särskild tillståndsgivning.

*Länsstyrelserna i Malmöhus och Norrbottens län* framhöllo, att den gäl-lande ordningen icke medfört några påtagliga svårigheter att ordna undan-transporter av snö och is, bl. a. till följd av den vintertid låga sysselsätt-ningen för de yrkesmässiga lastbilarna i städerna och andra större tätorter. Vid uppkommande bilbrist kunde situationen bemästras genom att läns-styrelsen eller biltrafiknämnden med tillämpning av 11 § yrkestrafikför-ordningen snabbt meddelade tillfälliga trafiktillstånd.

*Statens biltrafiknämnd* anförde i yttrande den 17 mars 1960 bl. a. föl-jande.

Biltrafiknämnden vitsordar den av Svenska Lasttrafikbilägareförbundet läm-nade uppgiften att för den yrkesmässiga lastbilstrafiken varje år uppstår stora säsongmässiga variationer ävensom att sysselsättningstiden för lastbilar under vintermånaderna december, januari och februari regelmässigt är låg. Likaledes vitsordas, att under dessa månader en betydande del av den yrkesmässiga syssel-sättningen utgöres av transporter i samband med snöröjning från gator och vägar. Ett undantagande av snö- och istransporter skulle på grund härav med visshet komma att för den yrkesmässiga trafiken föranleda ett icke oväsentligt bortfall av transportuppgifter under den tid av året, då tillgången på arbetsuppgifter i övrigt är som lägst.

De svårigheter, som uppstått i samband med rikliga snöfall, synas hittills ha bemästrats dels genom körning i skift, dels genom att för städernas vidkommande lastbilar från kringliggande landsbygd lämnats tillstånd att utföra körningar i stad, dels ock genom att tillfälliga tillstånd till beställningstrafik utfärdats. Länsstyrelsen framhåller, att ansökningar om tillfälligt trafiktillstånd ofta in-givas först efter det behovet av transporterna redan uppstått. Biltrafiknämnden har i detta och likartade fall förfarit på sådant sätt, att s. k. reservtillstånd med-delats. Detta innebär, att nämnden meddelar särskilda trafiktillstånd i vilka före-skrives, att tillstånden endast må tagas i bruk, då vederbörande länsstyrelse därom förordnat. Det synes även i samband med transporter av snö och is kunna ordnas så, att innehavare av lämpliga fordon hos biltrafiknämnden eller veder-börande länsstyrelse gör framställning om ett tidsbegränsat reservtillstånd. Därest

under viss period den tillgängliga transportapparaten icke är tillfyllest för undanskaffande av snö och is, har då länsstyrelsen möjlighet att utan tidsutdräkt föreskriva, att reservbilarna inom visst trafikområde omedelbart skola tagas i bruk.

Biltrafiknämnden påpekade vidare, att 1953 års trafikutredning komme att uppta frågan, huruvida och i vilken omfattning utövändet av yrkesmässig trafik även framdeles skulle vara betingat av särskilda trafiktillstånd, varför ett föregripande av trafikutredningens överväganden borde undvikas, samt hemställde på anförda skäl, att länsstyrelsens i Östergötlands län framställning icke måtte föranleda någon Kungl. Maj:ts åtgärd.

Genom beslut den 28 juli 1960 fann Kungl. Maj:t den ifrågavarande framställningen icke föranleda annan åtgärd än att handlingarna i ärendet överlämnades till trafikutredningen för kännedom.

*b) 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag.*

För att transportapparaten i vårt land under vintertiden skall kunna fungera ostört, är det nödvändigt att lastfordon i förekommande fall kunna i tillräckligt antal utan dröjsmål mobiliseras för snöröjning på vägar och gator. Snöförhållandena ha emellertid vid en del, icke alltför sällan återkommande tillfällen på sina håll försvårat eller t. o. m. omöjliggjort motorfordonstrafik både på landsbygd och i städer. Det torde icke heller kunna med fog bestridas, att en av anledningarna härtill i vissa fall varit svårigheten att vid särskilt rikliga och långvariga snöfall snabbt få fram åkarebilar i tillräckligt antal för undanförsling av snömassorna. Inför detta faktum är det helt naturligt att det — såsom från länsstyrelsens i Östergötlands län med flera trafikmyndigheter sida skett — ifrågasättes, huruvida den nuvarande genom yrkestrafikförordningen reglerade ordningen av de yrkesmässiga lastbilstransporterna är ägnad att säkerställa behovet av lastbilar för snabba uttryckningar av här ifrågavarande slag.

Ehuru vissa av de hörda remissmyndigheterna på grundval av egna erfarenheter ansett att den nuvarande ordningen — med dess möjlighet för länsstyrelserna och biltrafiknämnden att med tillämpning av det i 11 § yrkestrafikförordningen angivna förenklade handläggningsförfarandet utfärda tidsbegränsade trafiktillstånd — på ett tillfredsställande sätt möjliggör insättande av ytterligare lastbilar utöver de redan för yrkesmässig trafik tillgängliga, måste dock starkt ifrågasättas, huruvida nämnda möjlighet verkligen kan säkerställa den snabba uttryckning det här är fråga om. De extra bilar, som behövas, kunna ej insättas i snöröjningsarbetet förrän trafiktillstånd utfärdats och förklarats omedelbart gälla utan hinder av att det ej vunnit laga kraft. Och ansöknings- och tillståndsförfarandet tar även vid tillämpning av 11 § yrkestrafikförordningen ofta åtskilliga dagar i anspråk.

Sålunda skall bilägaren upprätta skriftlig ansökan om tillstånd till beställningstrafik för här ifrågavarande godsbefordran med lastbil. Enligt 7 §

yrkestrafikförordningen har han att vid ansökningen foga handlingar, som äro ägnade att bestyrka hans lämplighet som trafikutövare, och dylika handlingar måste sålunda först anskaffas. Vidare skola i ansökningen lämnas uppgifter om det fordon, som skall användas, samt lämnas förslag till stationsort för trafiken. När så ansökningshandlingen — till vars uppsättande en sökande, som ej har närmare kännedom om det föreskrivna ansökningsförfarandet, icke så sällan måste anlita hjälp — är klar, skall den insändas eller inges till länsstyrelsen, vilket kan ta någon dag i anspråk. Om länsstyrelsen själv är tillståndsmyndighet, d. v. s. när ansökan avser en lastbil med lastförmåga som ej överstiger 4,5 ton, kan därefter med tillämpning av 11 § yrkestrafikförordningen beslut någorlunda snabbt meddelas, såvida länsstyrelsen icke finner anledning att höra polismyndighet eller annan vederbörande rörande den sökandes lämplighet såsom trafikutövare. Är däremot biltrafiknämnden tillståndsmyndighet, måste ansökningen med tillräckliga uppgifter för ärendets bedömning samt med yttrande från länsstyrelsen sändas till Stockholm för avgörande, vilket i sin tur tar någon tid i anspråk. Sedan nämnden meddelat beslut måste detta delges den sökande.

Det torde sålunda icke med nuvarande ordning kunna undvikas, att det kan gå åtskilliga dagar efter trafikbehovets uppkomst innan en extra lastbil på nytt trafiktillstånd kan insättas för yrkesmässiga transporter av snö. Emellertid har biltrafiknämnden i sitt remissyttrande angett ett förfaringssätt, som betydligt snabbare möjliggör insättande av extra bilar, nämligen utfärdande på förhand av s. k. reservtillstånd (se sid. 330 f). Reservtillståndssystemet har, där det genomförts, regelmässigt inneburit att redan etablerade åkerier fått sina ordinarie trafiktillstånd utökade med ett eller flera reservtillstånd. Däremot torde reservtillstånd för användning av lastbilar, vilka normalt brukas i annan verksamhet än åkerirörelse, i regel icke ha meddelats av biltrafiknämnden och länsstyrelserna. Detta har medfört, att intresset för utverkande av reservtillstånd begränsats till sådana fall, där åkeriföretagarna kunnat påräkna så pass stor sysselsättning i beställningstrafik för den på reservtillståndet insatta bilen, att merintäkterna därav överstigit merkostnaderna för hållandet av bilen. Med den förhållandevis ringa grad av utnyttjande, som reservbilarna ha, blir kostnaden för det med dem utförda transportarbetet relativt sett hög per trafikenhet.

Reservtillståndssystemet är icke genomfört i alla län; den 1 september 1960 voro reservtillstånd för 960 lastbilar utfärdade i tjugo län. Systemet har vad snöröjningen beträffar den fördelen, att det kan sättas i kraft redan vid vinterväghållningssäsongens början, men lider å andra sidan av nackdelen att dra betydligt större samhällsekonomisk kostnad än om den lediga kapaciteten hos för egen transport huvudsakligen sysselsatta lastbilar utnyttjas såsom transportreserv.

Sistnämnda förhållande finner trafikutredningen vara av betydelse, när det gäller utväljandet av delområden inom transportväsendet, som lämpa sig för omedelbara lättnader i regleringssystemet. Härtill komma de delade meningarna om trafiktillståndssystemets effektivitet i fråga om säkerställandet av snabba uttryckningar, då ordinarie åkarbilar ej förslå för snöröjningen. Vad slutligen angår de uppgivna svårigheterna för den yrkesmässiga lastbilstrafiken under vintermånaderna, så må framhållas, att åkeriernas lastbilar säkerligen komma att — givetvis under ökad konkurrens — alltså vara med i anbudsgivningen på här ifrågavarande område och sannolikt få ombesörja den helt övervägande delen av snötransporterna. En uppfattning om sysselsättningsnedgången under vintermånaderna i den yrkesmässiga trafik, som närmast beröres av snökörningen, ger följande tablå.

Tablå XVII:3. Körning enligt timtaxa under februari samt i medeltal per månad åren 1957—1960

	1 000-tal timmar			
	1957	1958	1959	1960
Februari.....	1 993	1 963	2 165	2 328
Medeltal per månad.....	2 207	2 258	2 454	ca 2 250

Snökörningens andel av den totala beställningstrafiken med lastbil i städerna varierar starkt och belyses i viss utsträckning av nedanstående tablå.

Tablå XVII:4. Snökörningens procentuella andel av beställningstrafiken med lastbil i vissa städer under tiden januari—mars 1960

	Tidsåtgång	Fraktbelopp
Gävle.....	29,9	32,8
Uppsala.....	13,4	12,2
Borlänge.....	1,0	1,0
Nyköping.....	1,4	1,3
Medeltal	11,8	11,6

Någon väsentlig reduktion av den numera under uppgång varande sysselsättningen under vintermånaderna i den yrkesmässiga lastbilstrafiken torde ett frigivande av snötransporterna sannolikt icke medföra.

Trafikutredningen anser sålunda att ett ur såväl allmänna trafikpolitiska som praktiska synpunkter motiverat behov av lättnader i regleringen av här ifrågavarande transporter föreligger. När det gäller att avgöra, huruvida allenast behovsprövningen bör borttas eller ett allmänt undantagande av snötransporterna från yrkestrafikförordningens bestämmelser bör ske, vore det givetvis i enlighet med trafikutredningens principiella inställning önskvärt att de personer, som önskade utföra yrkesmässiga snötransporter, underkastades lämplighetsprövning på samma sätt



som övriga trafikutövare. Emellertid skulle det med lättnaden eftersträfvade syftet att möjliggöra snabba utryckningar förfelas, om trafiktillståndssystemet bibehölles, såvida tillståndsmyndigheterna ej kunde genomföra att ett mycket stort antal privata lastbilar utrustades med reservtillstånd. Trafikutredningen har vid övertägande av detta spörsmål funnit skälen för införandet tillsvärdare av ett generellt undantag väga tyngst. Av skäl, som i det föregående under avsnitt B av detta kapitel angetts, bör undantaget i fråga om traktortåg endast inriktas på fordonskombination bestående av beskattad traktor samt ett eller flera registrerade släpfordon.

Däremot kan trafikutredningen icke biträda den av länsstyrelsen i Kalmar län uttalade uppfattningen, att transporter av sand och grus liksom sandning och grusning från lastbil, i den mån dessa åtgärder påkallades av snöfall eller isbildning, jämväl borde omfattas av här diskuterade reformetapp. Denna trafikutredningens inställning har helt sin grund däri, att praktiska kontrollsvårigheter föreligga att skilja här avsedda sand- och grustransporter från andra sådana. De generella lättnader i form av undantag från yrkestrafikförordningen, som nu ifrågakomma, böra av praktiska skäl inriktas på transporter av visst godsslag eller med viss typ av motordrivna fordon eller bådadera, medan övriga, ur kontrollsynpunkt mera svårbedästrade undantag torde böra inbegripas i det allmänna frigivande av den lokala lastbilstrafiken, som trafikutredningen anser böra i ett senare skede genomföras.

Trafikutredningen vill under återopande av det anförda föreslå, att bland de i 2 § yrkestrafikförordningen angivna undantagen från bestämmelserna om yrkesmässig trafik i samma förordning upptas jämväl transporter i samband med snöröjning av snö och is med lastbil eller traktortåg (bestående av beskattad traktor samt ett eller flera registrerade släpfordon).

## 2. Renhållningstransporter

Trafikutredningen finner välgående skäl tala för att företag, som syssla med renhållningstransporter, underkastas myndigheternas lämplighetsprövning. Att den som bedriver s. k. sopåkeri har erforderliga förutsättningar att utföra renhållningstransporterna på ett ur sanitär synpunkt fullt tillfredsställande sätt måste givetvis anses vara av väsentlig betydelse. För ändamålet lämpade specialfordon, som fylla hälsovårdsstadgans krav, och hygieniska arbetsmetoder måste komma till användning. Transporterna och vagnmaterielen måste av sanitära skäl avskiljas från annan transportverksamhet. Dessa olika omständigheter i förening med de övriga standardkrav, som skäligen böra ställas på en allmän trafik tjänst, göra ett bibehållande av trafiktillståndssystemet för renhållningstransporterna välmotiverat.

Ifrågavarande transporter äro å andra sidan av utpräglat lokal natur och deras frigivande torde med sannolikhet icke medföra nämnvärda åter-

verkningar på den mera långväga godstrafiken. Ett endast av lämplighetsprövning betingat tillträde för intresserade transportföretag till utövandet av den speciella transportart, det här rör sig om, skulle säkerligen vid uppgörandet av entreprenadavtal rörande renhållningstransporterna medverka till dessas utförande så rationellt som möjligt och till lägre samhälls-ekonomisk kostnad. Däremot torde icke den för renhållningstransporter tillgängliga vagnparken komma att i någon större grad öka genom ett frigivande av transporterna, i varje fall ej på längre sikt.

Det anförda talar enligt trafikutredningens uppfattning för att behovsprövningen vid ansökan om trafiktillstånd för uteslutande renhållningstransporter bör borttas. Det sagda gäller vare sig transporterna utföras med lastbil eller med traktortåg. (Av de för närvarande ca 800 traktorer, som med trafiktillstånd användas i yrkesmässig trafik, brukas minst ett 50-tal uteslutande för renhållningstransporter.) I sistnämnda fall förutsättes emellertid av skäl, som i avsnitt B av detta kapitel anförts, att i trafiken använt traktortåg består enbart av beskattad traktor samt ett eller flera registrerade släpfordon.

Trafikutredningen föreslår sålunda, att den i 12 § yrkestrafikförordningen intagna föreskriften om prövning av behövligheten utav ifrågasatt yrkesmässig trafik slopas, då ansökan avser tillstånd att i beställningstrafik utföra uteslutande renhållningstransporter med lastbil eller traktortåg (bestående av beskattad traktor samt ett eller flera registrerade släpfordon).

### *E. De föreslagna lättnadernas samlade omställningsverkan*

De i detta kapitel föreslagna lättnaderna i fråga om kooperativ körning, transporter av fyllnads- och returgoods i samband med mjölktransporter samt transporter i vinterväghållning och renhållning omspanna varken var för sig eller tillsammans några kvantitativt mera betydande områden av den nuvarande yrkesmässiga lastbilstrafiken. Så är däremot fallet med den i fråga om skogskörslorna föreslagna liberaliseringen. Uppskattningsvis kunna samtliga av den första reformetappen omfattade lättnader antas beröra, om fraktbeloppen läggas till grund för beräkningarna, 20 à 25 procent av det trafikarbete, som för närvarande utföres med lastbilar i beställningstrafik. Vad busstrafiken angår torde fyllnads- och returgodstransporterna i samband med mjölkkörning knappast beröra mer än någon procent av busslinjernas nuvarande trafik. Det är därför här närmast anledning att ingå på den samlade effekt, som lättnadernas genomförande kan beräknas få på lastbilsområdet.

Ett genomförande av den effektiva konkurrensen öppnar möjligheter för nyinvesteringar i lastbilar och bilsläpfordon, möjligen också i traktorer och traktorsläpfordon, som repliera på ett och samma trafikunderlag. I

motsats till vad som kan vara fallet med investeringar i fasta trafikanläggningar, äro emellertid investeringarna i landsvägsfordon reversibla; marknadens rörlighet på lastbils- och traktorområdet, där redan nu en icke ringa andel av beståndet årligen omregistreras på nya ägare, möjliggör en snabb justering av eventuella felinvesteringar och begränsar därigenom tidsmässigt förhållandevis effektivt överdimensioneringens samhällsekonomiska verkningar. Landsvägstransporternas fortgående expansion kan förväntas uppsuga ett av lättnadernas genomförande uppkommande fordonsöverskott.

Till belysande av den utveckling, som ägt rum efter det andra världskrigets slut och som av 1944 års trafikutredning angavs vara en väsentlig förutsättning för dess förslag om uppmjukningar av trafikregleringen på lastbilsområdet, må anföras följande data.

Från ingången av år 1947 — d. v. s. från och med det år då 1944 års trafikutrednings betänkande framlades — till den 1 januari 1960 har antalet lastbilar i yrkesmässig trafik ökat från 15 987 till 21 345 eller med 34 procent. Det med dessa bilar jämte till dem hörande släpfordon årligen utförda transportarbetet har under perioden 1947—1959 i fråga om körning enligt kilometertaxa ökat från 671 milj. tonkm till 2 371 milj. tonkm eller med 253 procent, medan körningen per år enligt timtaxa gått upp från 17,7 milj. timmar till 29,4 milj. timmar eller med 66 procent. Totalt sett har sålunda den yrkesmässiga lastbilstrafiken ökat synnerligen kraftigt.

Denna utveckling kan på såväl konjunkturmässiga som tekniska och trafikekonomiska grunder antas fortsätta. Bibehållen behovsprövning, vid vilken ett visst mått av restriktivitet knappast kan undvikas, är ägnad att snarare leda till en underdimensionering av det fordonsbestånd, som i yrkesmässig trafik bör stå till buds för de stadigt växande behoven av godsbefordran på landsväg. Att söka undvika en dylik underdimensionering genom att, såsom tidigare ofta föreslagits, bibehålla behovsprövningen men kraftigt liberalisera den, förefaller vara en metod, som i sak icke mycket skiljer sig från den av 1953 års trafikutredning föreslagna, d. v. s. behovsprövningens slopande på här ifrågakommande områden, men som gör prövningen i och för sig ändamålslös och ej medför den effektiva konkurrensens fulla fördelar.

Endast där särskilda hänsyn till transportförsörjningens upprätthållande måste tagas, ter sig fortsatt behovsprövning motiverad, och trafikutredningen har också för detta undantagsfall, närmast i fråga om den kooperativa körningen i trafiksvaga områden, föreslagit behovsprövningens bibehållande. I övrigt och sålunda i stort torde den samlade effekten av de föreslagna lättnaderna kunna förväntas bidra till en förbättrad transportförsörjning.

När det gäller att bedöma den sammanlagda omställningsverkan, som de föreslagna lättnaderna kunna beräknas medföra för de i åkeribranschen

engagerade, är den ovan angivna utvecklingstendensen på den yrkesmässiga lastbilstrafikens område av väsentlig betydelse. Att de nuvarande trafikutövarna såsom extremfall skulle genom liberaliseringen förlora såväl den 20- à 25-procentiga andel av yrkestrafiken, som beröres av lättnaderna, som varje del i den kommande trafikökningen är ytterligt osannolikt. De skäl, som tala för att de på åkerirörelse specialiserade trafikföretagen vid en kostnads- och efterfrågeanpassad fraktprissättning skola hävda sig gentemot den fria kooperativa körningen (jfr sid. 297), göra sig också gällande inom trafiksektorn i övrigt. Välskötta och effektivt arbetande åkerier äro vid ett system med effektiv konkurrens alltjämt oundgängliga inom transportapparaten, och åtskilliga affärsföretag torde vid en dylik konkurrens finna det fördelaktigare att anlita den allmänna trafik tjänsten än att ombesörja sina transporter med egna fordon. Omställningsverkningar torde därför närmast göra sig gällande endast för sådana trafikföretag, som sakna förutsättningar att anpassa sig till den effektiva konkurrensens krav. Totalt sett torde den yrkesmässiga lastbilstrafikens andel i transportarbetet icke behöva befaras minska, snarare tvärtom.

Det är mot bakgrunden av den här såsom antaglig ansedda utvecklingen, som omställningsverkningarnas omfattning för de i åkeribranschen engagerade synes böra ses. Med den begränsning av de i den första reform-etappen ingående lättnaderna, som trafikutredningen föreslår, torde besvärligheter i socialt hänseende ej behöva uppträda i en utsträckning, som erfordrar vidtagande av särskilda övergångsåtgärder, under förutsättning att användningen av otillåtna konkurrensmedel med kraft stävjas (jfr sid. 319 f). Sistnämnda spörsmål behandlas närmare i kap. XVIII.

## KAPITEL XVIII

### Landsvägstrafiken: Trafikövervakningsåtgärder

Trafikutredningen har i kap. X (se sid. 146) och XVII (se sid. 319 f) betonat angelägenheten av att verkningsfulla åtgärder vidtas i syfte att säkerställa efterlevnaden av yrkes- och vägtrafikförordningarnas ordnings-, trafiksäkerhets- och arbetstidsbestämmelser.

Det kan i och för sig ur trafikpolitisk synpunkt icke godtas, att det till följd av kontrollmässiga brister föreligger olikheter i de betingelser, under vilka de skilda transportmedlen arbeta. Vad järnvägen beträffar gälla bestämmelser om den rullande materielens beskaffenhet och utrustning, om den högsta hastighet, med vilken tågen under olika omständigheter få framföras, om den högsta lastvikt, som må tillåtas på olika typer av godsvagnar, och om personalens arbetstid m. m. Iakttagandet av dessa bestämmelser kontrolleras noga. På den yrkesmässiga biltrafikens område finnas motsvarande bestämmelser. Vägtrafikförordningens 2, 3 och 6 §§ innehålla bestämmelser om bilars och släpfordons beskaffenhet och utrustning. I 56 § samma förordning anges de högsta hastigheter, varmed buss eller lastbil med eller utan släpfordon må framföras, och vägtrafikförordningens 55 och 57 §§ samt med stöd av 5 § yrkestrafikförordningen meddelat trafik-tillstånd reglera den största last, som må befordras med lastbil eller släpfordon i yrkesmässig trafik. I 28 § yrkestrafikförordningen lämnas föreskrifter om arbets- och vilotid för förare i yrkesmässig trafik. Det är emellertid väl bekant, att kontrollen av dessa bestämmelsers efterlevnad icke kunnat i erforderlig utsträckning upprätthållas, vilket vid hittillsvarande konkurrensförhållanden har frestat till och vid en ökad konkurrens än mer kommer att fresta till överträdelser.

Ur trafikpolitisk synpunkt är därför en förbättrad vägtrafikkontroll högst angelägen. Men i minst lika hög grad är det av vikt, att den allmänna trafiksäkerheten och de för i yrkesmässig trafik engagerad förar- och övrig personal önskvärda arbetsförhållandena icke äventyras genom en bristfällig trafikkontroll. Redan nu är sålunda en effektivisering av trafikkontrollen av nöden, och ett frisläppande helt eller delvis av den yrkesmässiga trafiken med de tendenser till ökad användning av otillåtna konkurrensmedel, som kunna uppträda, gör en dylik effektivisering alltmer angelägen. Åtgärder för förbättrad effektivitet i kontrollhänseende böra sålunda komma till stånd.

Lastbilars och släpfordons beskaffenhet och utrustning inspekteras dels vid registrerings- eller typbesiktning, dels genom flygande inspektion, utförd av besiktningsmännen och polispersonal (i städerna trafikpolis och på landsbygden huvudsakligen statspolis). Tyngdpunkten i fordonskontrollen har härvid kommit att förläggas till den flygande inspektionen på den polisiära sidan, främst genom statspolisen. Kontrollen av hastighets- och lastbestämmelsernas efterlevnad likaså. Vad arbets- och vilotiden beträffar utföres kontrollen dels polisiärt vid flygande inspektion, dels genom biltrafiknämndens granskning av färdskrivardiagram.

Kontrollkapaciteten hos statspolisen är — såsom känt — otillräcklig för ändamålet. Den 1 januari 1954 utgjordes ordningsstatspolisens personalstyrka av 280 man. I januari 1954 föreslog 1953 års trafiksäkerhetsutredning i särskild skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet en utbyggnad i snabbast möjliga takt av ordningsstatspolisen i den utsträckningen, att densamma skulle komma att bestå av 643 man. Den utbyggnad, som trafiksäkerhetsutredningen föreslagit, genomfördes successivt under åren 1954—1956, varefter emellertid ökningstakten dämpades. Den 1 juli 1958 uppgick sålunda ordningsstatspolisens numerär till 697 man.

I sina anslagsäskanden för budgetåret 1959/60 framlade statspolisintendenten en femårsplan för den fortsatta utbyggnaden av statspolisen. Planen utgick från år 1956 såsom basår och från antagandet, att fram till år 1965 en fördubbling av trafikövervakningen skulle bli erforderlig samt angav följande omfattning och takt i fråga om utbyggnaden.

*Tablå XVIII:1. Statspolisintendentens femårsplan för utbyggnad av ordningsstatspolisen*

Tidpunkt	Numerär enligt femårsplanen	Faktisk numerär
1 juli 1959 .....	787	727
1 juli 1960 .....	876	747
1 juli 1961 .....	966	1787
1 juli 1962 .....	1 054	..
1 juli 1963 .....	1 143	..

<sup>1</sup> I 1961 års statsverksproposition föreslaget antal.

I 1959 års statsverksproposition (bil. 13, p. 4) fann emellertid föredragande departementschefen att det statsfinansiella läget måste vara avgörande för utbyggnadstakten, varför för budgetåret 1959/60 endast en del av den i planen angivna ökningen kunde ske (jfr tablå XVIII:1). I sina anslagsäskanden för budgetåret 1960/61 förklarade statspolisintendenten, att femårsplanen med hänsyn till att något principbeslut om dess genomförande icke kunnat fattas finge förfalla.

För den trafikövervakning, som med hänsyn till trafiksäkerhetsmässiga, sociala och trafikpolitiska intressen synes erforderlig, äro enligt trafikutredningens uppfattning ordningsstatspolisens personella resurser i dagens läge klart underdimensionerade. En väsentlig utbyggnad av desamma erfordras. Utredningen är givetvis på det klara med de svårigheter, som i olika hänseenden kunna möta att på detta område fullt ut tillgodose de krav, som trafikutvecklingen ställer, men anser det ur de synpunkter, som utredningen har att företräda, vara angeläget att den femårsplan för ordningsstatspolisens utbyggnad, som statspolisintendenten enligt vad ovan nämnts framlagt och bedömt praktiskt genomförbar, ånyo upptas till prövning och förverkligas i sådan utsträckning att den trafiksäkerhetsövervakning, som i övrigt anses böra äga rum, icke reducerar möjligheterna att utöva den kontroll av den yrkesmässiga biltrafiken, som erfordras av trafikpolitiska skäl.

Den liberalisering av yrkestrafikregleringen i den första reformetappen, som trafikutredningen föreslagit, ökar också behovet av dylik trafikkontroll — närmast på landsbygdens vägar och främst med avseende å förararbets- och vilotidsbestämmelsernas efterlevnad genom granskning av färdskrivarapparat, färdskrivardiagram och förarböcker — och utredningen har efter samråd härom med statspolisintendenten beräknat att ytterligare förstärkning av ordningsstatspolisen, motsvarande ca 10 procent av den eljest vid femårsplanens fullföljande erforderliga utbyggnaden, härför blir nödvändig.

Ehuru den del av kontrollarbetet, som avser den yrkesmässiga trafiken, endast utgör en mindre del av statspolisens arbete på trafikövervakningsområdet, vill trafikutredningen från de synpunkter, den har att anlägga på frågan, sålunda starkt understryka angelägenheten av att ordningsstatspolisens resurser utökas, så att den på ett tillfredsställande sätt kan lösa de uppgifter, som i nyssnämnda hänseende ålagts densamma.

Viss kontroll av förararbetstidsbestämmelsernas efterlevnad sker, såsom tidigare antytts, också genom biltrafiknämndens granskning av färdskrivardiagram.

Enligt 3 § 6 mom. vägtrafikförordningen skall, därest Kungl. Maj:t så förordnar, buss för mer än 30 passagerare och lastbil vars totalvikt överstiger 7 ton vara försedd med färdskrivare, d. v. s. instrument som på ett varaktigt sätt (å diagram) upptecknar dels vid varje tidpunkt under färd bilens hastighet, dels körtiden och dels den tillryggalagda väglängden. Genom kungörelsen den 29 juni 1956 (nr 427) har färdskrivarskyldighet föreskrivits i fråga om dels vissa bussar, dels ock registrerade lastbilar med maximilast över 6 ton samt andra registrerade lastbilar, vilka jämte släpfordon ha en sammanlagd maximilast över 10 ton, allt under förutsättning att lastbilens totalvikt överstiger 7 ton.

Totalt sett torde färdskrivarbestämmelserna i fråga om lastbilar för närvarande äga tillämpning på ca 14 500 fordon, av vilka 6 000 i yrkesmässig och 8 500 i icke yrkesmässig trafik. Utanför kungörelsens tillämpningsområde men inom ramen för vägtrafikförordningens bestämmelser torde falla inemot 20 000 lastbilar, beträffande vilka Kungl. Maj:t sålunda, om så befinnes lämpligt och möjligt, framdeles kan komma att förordna om färdskrivarskyldighet. Under kungörelsens bestämmelser falla för närvarande vidare uppskattningsvis mellan 4 000 och 5 000 bussar.

Enligt kungörelsen skall färdskrivare vara på sådant sätt konstruerad, att de tidpunkter, då byte av förare ägt rum, genom anordning å färdskrivaren kunna registreras å färdskrivardiagrammet.

De särskilda föreskrifter om färdskrivare, som kunna erfordras, meddelas för bilar i yrkesmässig trafik av biltrafiknämnden och för övriga bilar av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen.

Någon organisation för efterhandsgranskning av färdskrivardiagram för fordon i privat (icke yrkesmässig) trafik finnes icke inom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, och dessa diagram bli endast föremål för sporadisk kontroll vid flygande inspektion genom statspolisen och vid trafikolyckor. Någon effektiv kontroll av dessa diagram existerar, enligt vad som uppgetts för trafikutredningen, sålunda i realiteten ej.

Yrkestrafikförordningens förararbetstidsbestämmelser kontrolleras genom granskning av färdskrivardiagram centralt hos biltrafiknämnden, vars här för tillgängliga personal för närvarande utgöres av 1 förste byråsekreterare, 1 assistent och 2 skrivbiträden. Dessa personalresurser förslå till granskning årligen av ca 30 000 diagram och nämnden har därvid koncentrerat sitt granskningsarbete till yrkesmässiga lastbilar i fjärrtrafik och bussar i internationell trafik. Den yrkesmässiga biltrafikens diagram uppgå emellertid årligen till minst 3 milj., vartill komma de privata fordonens diagram om uppskattningsvis 2 $\frac{1}{2}$  milj.

Behovet av en efterhandsgranskning av fjärrtrafikbilarnas färdskrivardiagram framgår bl. a. av den omständigheten, att enligt uppgift ca 20 procent av de granskade diagrammen föranleda anmärkningar och i vissa fall ingripanden av olika slag (varning, tillståndsåterkallelse, åtal etc.) på biltrafiknämndens föranstaltan. Enligt trafikutredningens uppfattning synas i stort sett biltrafiknämndens nuvarande personalresurser i tillräcklig utsträckning möjliggöra stickprovskontroll av färdskrivardiagrammen för lastbilar i yrkesmässig fjärrtrafik och bussar i internationell trafik. Vad avser den yrkesmässiga lokaltrafiken med lastbil och den privata lastbilstrafiken — på såväl kortare som längre avstånd — liksom i fråga om den inrikes busstrafiken, har hittills någon nämnvärd efterhandskontroll icke kunnat utövas, varför erfarenheter ännu så länge saknas rörande kontrollbehovets storlek på dessa områden. Det är emellertid icke osannolikt, att inom vissa trafiksektorer — t. ex. på de yrkesmässiga skogskörslornas om-



råde — behov av en mot fjärrtrafikkontrollen svarande diagramgranskning föreligger redan nu och än mer vid det successiva genomförandet av ett system med effektiv konkurrens. För att tillgodose detta behov och för att ge erfarenheter för en bedömning av den omfattning, i vilken stickprovskontroll av färdskrivardiagrammen för framtiden kan behöva utövas inom övriga trafiksektorer — bl. a. i samband med genomförandet av andra etappen av det trafikpolitiska reformprogrammet — vill trafikutredningen förorda en tillsvidare tillfällig förstärkning av biltrafiknämndens personalresurser, som möjliggör en fördubbling av den nuvarande kontrollkapaciteten under utnyttjande av eventuella för ändamålet lämpade maskinella hjälpmedel vid granskningen.

En omorganisation av efterhandskontrollen av färdskrivardiagrammen synes trafikutredningen likaledes på längre sikt önskvärd. Ett första led härvidlag synes vara att sammanföra denna kontroll under enhetlig ledning på sådant sätt, att diagram för fordon i såväl yrkesmässig som privat trafik bli granskade av en och samma myndighet, tillsvidare biltrafiknämnden. En undersökning rörande kostnaderna för en decentralisering till länsstyrelserna av den övervägande delen utav den ifrågakommande diagramkontrollen har vidare på sin tid verkställts av biltrafiknämnden på kommunikationsdepartementets uppdrag<sup>1</sup> men har tillsvidare icke föranlett vidare åtgärd. Enligt trafikutredningens uppfattning böra möjligheterna för och lämpligheten av en dylik decentralisering även fortsatt undersökas med utgångspunkt från olika alternativ rörande kontrollens omfattning.

Den mera genomgripande revisionen av yrkestrafikförordningen omfattar, såsom trafikutredningen tidigare (sid. 146) framhållit, också en översyn av bestämmelserna om förarens arbets- och vilotid. *Andra lagutskottet vid 1960 års riksdag* har i utlåtande nr 62 anfört bl. a. följande rörande de gällande bestämmelserna på förevarande område.

Enligt utskottets mening företer bestämmelserna rörande arbetstiden för förare i biltrafik vissa brister med avseende å såväl lagstiftningens tillämpningsområde som dess innehåll. I förstnämnda hänseende må särskilt framhållas, att de i yrkestrafikförordningen intagna reglerna icke är tillämpliga på förare, som är anställda i industri- och handelsföretag. Ur trafiksäkerhetssynpunkt talar emellertid i stort sett samma skäl för en reglering av arbetstiden för dem som för förare i yrkesmässig trafik. Vidare kan nämnas, att dessa arbetstidsbestämmelser har avseende endast å den del av förarens verksamhet, som består i tjänstgöring som förare. En person kan sålunda under samma dygn arbeta åtskilliga timmar i annan anställning och därefter tjänstgöra som bilförare under helt arbetspass; ett förhållande som ofta kan te sig otillfredsställande. Även om myndigheterna i största möjliga utsträckning försöker motarbeta sådant dubbelarbete, lär det förekomma i icke ringa grad. Möjligheterna till kontroll av dessa förhållanden är också be-

<sup>1</sup> Undersökningen, som utfördes på hösten 1957, avsåg en beräkning av de utav en decentralisering föranledda kostnaderna för statsverket vid utgångspunkt från antagandet att antalet fordon försedda med färdskrivare under budgetåret 1958/59 skulle stiga till omkring 20 000.

skurna i brist på uttryckliga bestämmelser. Beträffande innehållet i gällande regler må framhållas att stadgandena i yrkestrafikförordningen icke utformats med hänsyn till en så kraftig trafikintensitet, som nu är rådande. Icke heller har dessa regler blivit föremål för översyn i samband med den genomförda allmänna arbetstidsförkortningen. Vidare kan nämnas, att gällande bestämmelser i alltför hög grad tillåter att tjänstgöringspassen splittras i flera inställelser, med följd att den sammanhängande fritiden, och därmed tiden för vila och rekreation, för förarna blir alltför kort.

Emellertid vill utskottet erinra om att Kungl. Maj:t uppdragit åt statens trafiksäkerhetsråd att i samarbete med ifrågakommande myndigheter och organisationer på grundval av forskningsarbete rörande trötthetsfaktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckor skyndsamt uppgöra och till Kungl. Maj:t inkomma med förslag till åtgärder för motverkande av olyckor i motorfordonstrafiken, helt eller delvis förorsakade av uttröttnings hos föraren. Tillika har Kungl. Maj:t uppdragit åt rådet att upprätta utkast till nya eller ändrade bestämmelser i arbetstids- och vägtrafiklagstiftningen rörande körtid, arbetstid och vilotid för förare i såväl yrkesmässig som annan trafik. Utskottet har inhämtat, att rådet har för avsikt att före årets slut framlägga resultatet av sitt utredningsuppdrag. Med hänsyn härtill finner utskottet icke nu skäl tillstyrka en hemställan om en utredning av det slag motionärerna avser. Trafiksäkerhetsrådet har emellertid att behandla ifrågavarande spörsmål endast med hänsyn till vad som är påkallat ur trafiksäkerhetssynpunkt. De vidare problemställningar som aktualiserats i motionen kan enligt utskottets mening fordra ytterligare åtgärder, och det synes därför lämpligt att frågan härom tas upp till övervägande sedan trafiksäkerhetsrådets utredningsresultat blivit tillgängligt. Denna utskottets uppfattning torde böra bringas till Kungl. Maj:ts kännedom.

Riksdagen har beslutat i enlighet med utskottets förslag (Rskr. 367).

Det av utskottet berörda, till statens trafiksäkerhetsråd genom Kungl. Maj:ts skrivelse den 22 november 1957 lämnade uppdraget omfattar ett ämnesområde av väsentlig betydelse för bl. a. yrkestrafikförordningens framtida utformning, och det är därför angeläget att den mera genomgripande revision av denna förordning, som utföres inom trafikutredningen, kan tillgodogöras resultatet av trafiksäkerhetsrådets utredningsarbete på området.

Sammanfattningsvis finner trafikutredningen sålunda, att en väsentlig utökning av den trafikövervakning, som sker genom ordningsstatspolisen och tillsvidare centralt genom biltrafiknämnden, erfordras redan under nuvarande förhållanden, samt att angelägenheten av en utökning ytterligare accentueras vid genomförandet av de liberaliseringsåtgärder, som föreslagits i kap. XVII. Trafikutredningen föreslår därför, att åtgärder snarast måtte vidtas för åstadkommande av denna utökning av trafikövervakningen.

## KAPITEL XIX

### Landsvägstrafiken: Statens biltrafiknämnds kompetensområde och sammansättning

Trafikutredningen behandlar i förevarande betänkande — på några undantag när — icke närmare de frågor som beröra den statliga trafikorganisationen och de trafikreglerande myndigheternas arbetsuppgifter och gestaltning — ett frågekomplex som ansetts i princip böra upptas till övervägande på ett stadium, då måttet av mera varaktigt kvarstående trafikregleringar blivit fastställt (jfr sid. 152). Det kan emellertid icke undvikas, att trafikens utveckling och i samband därmed vunna erfarenheter i vissa fall göra organisatoriska ändringar aktuella. Med hänsyn till att den definitiva utformningen av den statliga trafikpolitiken och den därav föranledda tillämpningen av densamma med viss sannolikhet kan påfordra en mera allmän organisatorisk omgestaltning av olika trafikreglerande myndigheters verksamhet, böra de ändringar, som dessförinnan te sig erforderliga, ses såsom provisoriska och icke föregripande den slutliga organisationen.

Det är med den väldiga utveckling, som under de senaste årtiondena ägt rum på motorfordonstrafikens område, naturligt att behovet av organisatoriska omändringar främst gjort sig märkbart i fråga om de myndigheter, som ha att öva uppsikt över denna trafik. Vad angår den yrkesmässiga trafiken — på vilken de nuvarande konkurrensreglerande åtgärderna närmast ta sikte — har utvecklingen lett till att främst frågorna om biltrafiknämndens kompetensområde med avseende å trafiktillståndsgivningen samt om nämndens beslutande organ fått en allt starkare aktualitet, och trafikutredningen har med hänsyn härtill funnit sig böra redan i förevarande betänkande överväga vissa provisoriska ändringar härvidlag.

#### *A. Biltrafiknämndens kompetensområde med avseende å tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran*

Enligt 5 § *yrkestrafikförordningen* i dess gällande lydelse ankommer det på biltrafiknämnden att meddela tillstånd att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 4,5 ton eller att i sådan beställningstrafik använda lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 5,5 ton. I övriga fall meddelas tillstånd till

beställningstrafik för godsbefordran av länsstyrelsen i det län, varest stationsort för trafiken skall förläggas.

Den gjorda uppdelningen av trafiktillståndsgivningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna har haft till syfte att till nämnden förlägga tillståndsgivningen beträffande lastbilar som användas i fjärrtrafik — ett syftemål som man sökt realisera genom att till nämndens kompetensområde hänföra lastbilar med större lastförmåga än som vid kompetensfördelningens fastställande vanligen kommo till användning i lokal trafik. Den fortgående förskjutningen uppåt av lastkapaciteten hos de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna har emellertid medfört, att nämnden numera också kommit att få handlägga ärenden om insättande av tunga lastbilar i drift för rent lokala trafikbehov, vilkas avgörande enligt den kompetensfördelning som yrkestrafikförordningen härvidlag åsyftat lämpligen borde tillkomma de regionala trafikmyndigheterna.

Såsom i det följande anges ha dessa förhållanden varit föremål för uppmärksamhet inom ett flertal utredningar samt avhandlats i motioner till riksdagen, för vilka en mera ingående redogörelse lämnas i *bilaga XIX A*.

#### 1. Tillkomsten av gällande bestämmelser

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag*, vari förslaget till den gällande yrkestrafikförordningen framlades, framhöll föredragande departementschefen bl. a., att ju större lastförmåga en lastbil i yrkesmässig trafik hade, desto större vore sannolikheten för bilens användning i fjärrtrafik, medan en lastbil med stor lastförmåga — bortsett från vissa specialtransporter — i regel icke kunde med ekonomisk fördel utnyttjas för transporter av övervägande lokal karaktär. Möjligheten att åstadkomma en planmässig transporthushållning syntes i första hand vara beroende av att åtgärder vidtoges för att förhindra, att lokal myndighet kunde meddela trafiktillstånd, som minskade eller omintetgjorde verkan av åtgärder, som av annan myndighet vidtagits i nyss angivna syfte. Tillståndsgivningen beträffande trafik, som kunde förutsättas icke ha övervägande lokal karaktär utan i huvudsak vara inriktad på långväga transporter, borde därför handhas av biltrafiknämnden. Departementschefen föreslog i anledning härav, att tillstånd att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastbil med maximilast överstigande 3,5 ton eller lastbil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstege 4 ton, skulle meddelas av biltrafiknämnden, medan övriga ärenden rörande dylik beställningstrafik skulle avgöras av länsstyrelserna.

*Andra lagutskottet* lämnade i utlåtande nr 27 detta förslag utan erinran men förklarade dock, att om den pågående övergången från lättare till tyngre vagnar fortsatte, det torde bli nödvändigt att inom en nära framtid höja de föreslagna kompetensgränserna. Riksdagen godkände utskottets

utlåtande och kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna blev sålunda vid yrkestrafikförordningens ikraftträdande den 1 juli 1941 den i propositionen angivna.

1944 års trafikutredning fann i sitt år 1947 avgivna betänkande (SOU 1947: 85), att den procentuella ökning av antalet större fordon, som successivt ägt rum alltsedan mitten av 1930-talet, nödvändiggjorde en förskjutning av kompetensgränserna till 5 ton för enbart lastbil och till 6 ton för lastbil jämte släpvagn, därest man fortfarande ville förbehålla länsstyrelserna rätten att meddela tillstånd för trafik av åtminstone till övervägande del lokal karaktär.

Biltrafiknämndsutredningen framhöll uti sitt i januari 1948 framlagda betänkande, att viss justering uppåt av kompetensgränserna vore befogad men borde stå i viss relation till den ändring av medelbärigheten hos lastbilar i beställningstrafik, som ägt rum sedan yrkestrafikförordningens tillkomst. Utredningen föreslog en höjning av kompetensgränserna till 4,5 ton för enbart lastbil och till 5,5 ton för lastbil jämte släpvagn, under framhållande att en ändring måste ske med försiktighet, om icke det åsyftade trafikpolitiska målet skulle skjutas åt sidan.

I en samtidigt framlagd promemoria förordade decentraliseringsutredningen för sin del, att till länsstyrelserna skulle överflyttas bl. a. biltrafiknämndens befattning med *samtliga* frågor om tillstånd till beställningstrafik. Enligt vad utredningen inhämtat hade metoden med uppställandet av en fix viktsgräns så småningom åstadkommit en reell förskjutning av den ursprungliga ärendefördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna till följd av övergången till användning av tyngre bilar även för lokaltrafik. En omfattande decentralisering av tillståndsgivningen borde visserligen enligt utredningens mening icke företas, om biltrafiknämndens möjligheter att såsom centralmyndighet leda den statliga verksamheten för en sund utveckling av den yrkesmässiga biltrafiken därigenom skulle mera väsentligt beskäras. Dylika möjligheter förelåge emellertid för nämnden genom utövande av upplysnings- och rådgivningsverksamhet samt genom dess rätt att i förekommande fall besvärsvägen få länsstyrelses tillståndsbeslut underställt Kungl. Maj:ts prövning. Då nämnden redan haft möjligheter att leda utvecklingen av den yrkesmässiga trafiken med lättare bilar, borde så kunna bli fallet även beträffande de tyngre bilarna.

Decentraliseringsutredningens förslag tillstyrktes av ett stort antal länsstyrelser, medan vissa andra länsstyrelser och biltrafiknämnden förordade en ändring av kompetensgränserna till tontal varierande från 4,5 till 6 ton för enbart lastbil och från 5,5 till 7 ton för lastbil jämte släpvagn.

I propositionen nr 26 till 1950 års riksdag avvisade föredragande departementschefen decentraliseringsutredningens förslag om fullständig decen-

tralisering av tillståndsgivningen till länsstyrelserna, enär det skulle vara att ställa biltrafiknämnden inför en olöslig uppgift att kräva, att den allenast genom allmänna direktiv skulle utforma och leda en ändamålsenlig trafikpolitik. En alltför ofta förekommande användning av besvärsinstitutet skulle vidare komma nämnden att framstå såsom en institution med huvudsakligen negativ inställning till länsstyrelsernas arbete på området. En jämkning av kompetensgränserna borde emellertid övervägas med hänsyn till den utveckling, som försiggått med avseende å lastkapaciteten inom det i yrkesmässig trafik använda fordonsbeståndet.

Departementschefen erinrade om att syftet med yrkestrafikförordningens kompetensfördelning varit att till biltrafiknämnden förlägga tillståndsgivningen beträffande lastbilar med större lastförmåga än som vanligen komme till användning i den lokala trafiken. Lastkapacitetsförskjutningen hade emellertid gjort skillnaden mellan fordon i lokaltrafik och fordon i fjärrtrafik mindre utpräglad än tidigare. Det syntes icke desto mindre påkallat att fasthålla vid den nyssnämnda principiella grunden för kompetensfördelningen och att hos biltrafiknämnden bibehålla tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som i första hand syntes vara avsett för och med största sannolikhet kunde nyttjas i fjärrtrafik. Å andra sidan syntes tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som kunde förväntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter, böra alltjämt tillkomma lokala myndigheter.

Propositionen utmynnade i förslag, att kompetensgränserna skulle höjas till 4,5 ton för enbart lastbil samt till 5,5 ton för lastbil jämte släpvagn.

I sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 3 tillstyrkte *andra lagutskottet* propositionsförslaget. Utskottet framhöll visserligen, att lastbilar med stor lastförmåga stundom användes för i hög grad lokalbetonad trafik, men ansåg dock att även om en viss utjämning i avseende å lastkapaciteten hos de fordon, som användes i lokaltrafik, å ena, och i fjärrtrafik, å andra sidan, ägt rum, de tyngre fordonen i regel användes mera i fjärrtrafik än i lokaltrafik. Då den dittills pågående ökningen av lastbilarnas lastkapacitet kunde förväntas fortsätta, förutsatte utskottet emellertid, att frågan om kompetensfördelningen komme att upptas till förnyat övervägande, när utvecklingen föranledde därtill.

Genom kungörelsen den 3 mars 1950 (nr 54) erhöll 5 § yrkestrafikförordningen sin nuvarande lydelse (se sid. 344 f).

## 2. Efter 1950 års författningsändring framlagda ändringsförslag

*Riksdagens år 1957 församlade revisorer* framhöll i sin berättelse, att ett flertal av dem hörda länsstyrelser ansett, att tillståndsgivningen med avseende å beställningstrafiken för godsbefordran kunde i större utsträckning än yrkestrafikförordningen medgäve omhänderhas av länsstyrelserna, varvid i vissa fall såsom kompetensgränser föreslagits 6, respektive 7 ton.

Av revisorernas berättelse framgick även att *lokaliseringsutredningen rörande statlig verksamhet* i skrivelse till revisorerna förordat en decentralisering på förevarande område, som i avbidan på 1953 års trafikutrednings förslag provisoriskt återställde åtminstone den tidigare ärendefördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna. Lokaliseringsutredningen hade föreslagit en kompetensgräns vid 6 ton för enbart lastbilar och hävdade, att en övergång till fjärrtrafik kunde hindras genom att de centrala myndigheterna tillsåge, att dittillsvarande riktlinjer för tillståndsgivningen bibehölls och att enhetlighet vid bedömningen inom olika län uppnåddes.

Sedan *statsutskottet vid 1958 års B-riksdag* i av riksdagen godkänt utlåtande nr B 34 förordat, att de i revisorernas berättelse anförda decentraliseringsförslagen, bl. a. inom länsstyrelsernas förvaltningsområde, bleve föremål för en positiv prövning från Kungl. Maj:ts sida, har 1953 års trafikutredning genom Kungl. remiss den 16 juni 1959 anmodats avge utlåtande rörande möjligheterna till genomförande av decentraliserad handläggning av trafiktillståndsärenden och, i förekommande fall, upprätta förslag härom.

I sitt år 1959 avgivna betänkande (SOU 1959: 28) upptog *1958 års besparingsutredning* decentraliseringsutredningens förslag om decentralisering till länsstyrelserna av tillståndsgivningen med avseende å *samtliga* ärenden rörande beställningstrafik för godsbefordran. Besparingsutredningen hyste den uppfattningen, att det genom rådgivnings- och upplysningsverksamhet borde på detta som på andra områden vara möjligt att säkerställa den grad av enhetlighet, som vore erforderlig, samt att utvecklingen i stort kunde följas och övervakas på statistisk väg.

Besparingsutredningens förslag tillstyrktes av statens organisationsnämnd och de länsstyrelser, som hördes däröver, men avstyrktes av järnvägsstyrelsen, biltrafiknämnden och 1953 års trafikutredning. Beträffande bl.a. trafikutredningens remissyttrande i ärendet hänvisas till bilaga XIX A. Trafikutredningen fann det uteslutet att decentralisera biltrafiknämndens prövning av ärenden rörande fjärrtrafik på basis av det trafikpolitiska system, som yrkestrafikförordningen vore uttryck för. Fjärrtrafikens verksamhetsområde omfattade hela landet och det kunde därför ej komma i fråga, att regleringsåtgärder avseende samma verksamhetsområde skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter.

I *1960 års statsverksproposition* förklarade chefen för kommunikationsdepartementet, att frågan om ändrad kompetensfördelning borde bedömas på grundval av det material, som komme att framläggas av 1953 års trafikutredning, och att han därför icke vore beredd att ta ställning till besparingsutredningens förslag.

I utlåtande nr 56 i anledning av i decentraliseringsfrågan väckta motioner — två likalydande *motioner* (I: 209 och II: 265), vari föreslogs genomförande av besparingsutredningens förslag, och en *motion* (II: 546), vari

kompetensgränserna föreslogos höjda till 6,5, respektive 8 ton — hänvisade *andra lagutskottet vid 1960 års riksdag* till 1953 års trafikutredningsnyss angivna remissyttrande och sade sig anse de av trafikutredningen anförda synpunkterna på en decentralisering enligt besparingsutredningens förslag bärande. Utskottet ansåg emellertid starka skäl föreligga för en höjning av de för kompetensfördelningen fastställda viktsgränserna, så att den ursprungliga kompetensfördelningen i möjligaste mån återställdes. Utskottet ville emellertid icke binda sig för vissa angivna gränser utan överlät åt Kungl. Maj:t att framlägga förslag härom. Riksdagen godkände utskottets utlåtande (Rskr. 361).

### 3. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag

Såsom en följd av såväl den fortgående höjningen utav vägbärigheten och vägstandarden i övrigt som den bl. a. härigenom möjliggjorda produktionen och användningen av lastbilar med allt högre lastförmåga har en klar förskjutning i omfattningen av de kompetensområden, som falla under biltrafiknämnden, å ena, samt länsstyrelserna, å andra sidan, ägt rum under 1950-talet. Den kompetensgräns, som fastställdes år 1950 (jfr sid. 347), förlägger i dagens läge icke längre tyngdpunkten i tillståndsgivningen för de lokala transporterna till länsstyrelserna; endast i fråga om ungefärligen en sjundedel av de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna torde länsstyrelserna numera vara trafiktillståndsmyndighet, medan återstående lastbilar tillhöra biltrafiknämndens kompetensområde, ehuru uppskattningsvis blott 15—20 procent av dessa bilar i större eller mindre utsträckning komma till användning i fjärrtrafik. Sålunda uppskattar nämnden, att i mars 1960 i fjärrtrafik användes regelbundet ca 1 500 lastbilar och mera sporadiskt ytterligare från 1 500 till 2 000 lastbilar. Statistiskt material föreligger bearbetat allenast med avseende å lastbilar, som nyttjas i vad biltrafiknämnden betecknar såsom *egentlig fjärrtrafik*, d. v. s. i trafik som under en tvåmånadersperiod omfattar minst 20 enkelturer på avstånd över 100 km.

Utvecklingen i fråga om de i yrkesmässig trafik använda lastbilarna och de därav i egentlig fjärrtrafik nyttjade lastbilarnas antal och lastkapacitet belyses av *tablå XIX: 1*.

Den i tablå angivna utvecklingen beträffande lastbilar, som tillhöra lastklassen högst 4,5 ton och som därför, om de i yrkesmässig trafik användes utan släpvagn, skulle tillhöra länsstyrelsernas kompetensområde, ger emellertid icke en rättvisande bild av den verkliga ärendefördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna, enär ca 6 500 lastbilar brukas i yrkesmässig trafik *med* släpfordon.

Biltrafiknämndens arbetsbörda har till följd av den utveckling som ägt rum väsentligt ökat. Antalet av nämnden handlagda ärenden rörande till-



Tablå XIX: 1. Antal lastbilar i all yrkesmässig trafik<sup>1</sup> och i egentlig fjärrtrafik<sup>2</sup> åren 1953 och 1959, fördelade på lastklasser

Tidpunkt april	Antal lastbilar i yrkesmässig trafik		därav i egentlig fjärrtrafik		Antal lastbilar i yrkesmässig trafik		därav i egentlig fjärrtrafik		Antal lastbilar i yrkesmässig trafik		därav i egentlig fjärrtrafik	
	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%	antal	%
	Lastklass: högst 4 500 kg				Lastklass: 4 501—5 000 kg				Lastklass: 5 001—6 000 kg			
1953	11 388	127	1		2 785	105	4		1 496	99	7	
1959	6 075	33	0,5		2 931	56	2		6 092	155	3	
	Lastklass: 6 001—7 000 kg				Lastklass: 7 001—8 000 kg				Lastklass: 8 001—9 000 kg			
1953	573	132	23		556	249	45		340	163	48	
1959	1 217	126	10		1 007	213	21		894	307	34	
	Lastklass: 9 001—10 000 kg				Lastklass: över 10 000 kg				Totalt			
1953	60	42	70		..	21	..		ca 17 200	938	5	
1959	326	98	30		..	334	..		ca 18 700	1 322	7	

<sup>1</sup> Lastbilar, vilkas storlek eller karosseri ej angetts i centrala bilregistret (år 1953: 9 st. och år 1959: 7 st.) samt specialbilar (år 1953: 1 395 st. och år 1959: 2 133 st.) här ej medräknade bland lastbilar i all yrkesmässig trafik.

<sup>2</sup> Lastbil med påhängsvagn i egentlig fjärrtrafik räknad såsom lastbil med samma maximilast som påhängsvagnen.

stånd till beställningstrafik med lastbil har från år 1950 till år 1960 mer än fördubblats såsom framgår av nedanstående sammanställning.

Nämndens för handläggning av här ifrågavarande ärenden avdelade personal kan enligt från nämndens kansli erhållna uppgifter beräknas i fråga om såväl handläggnings- och beredningspersonal som expeditionspersonal ha under samma tid utökats med ca 35 procent.

Någon motsvarande minskning av länsstyrelsernas arbetsbörda torde icke ha ägt rum, med hänsyn till att länsstyrelserna i stor utsträckning ombesörja utredning i ansökningsärendena, avge yttranden över ansökningarna samt omhänderha viss del av de expeditionella bestyren i samband med tillståndsgivningen.

Det torde i stort sett bland berörda fackmyndigheter råda enighet därom, att — så länge nuvarande trafikregleringssystem i huvudsak bibehålles —

Tablå XIX: 2. Antalet av biltrafiknämnden årligen under perioden 1950—1960 handlagda ärenden rörande tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran

	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960
Antal ärenden . . .	4 414 <sup>1</sup>	3 428	4 282	4 826	6 110	6 634	6 038	6 538	7 123	8 388	ca 10 000

<sup>1</sup> Viss decentralisering av ärenden till länsstyrelserna trädde i kraft den 1 juli 1950, jfr sid. 347.

en ordning bör eftersträvas som såvitt möjligt åt biltrafiknämnden förbehåller tillståndsgivningen för fjärrtrafiken med lastbil och åt länsstyrelserna tillståndsgivningen för den lokalt begränsade lastbilstrafiken. Att — såsom i några fall föreslagits — till länsstyrelserna förlägga hela den ifrågasatta tillståndsgivningen, alltså även beträffande fjärrtrafiken, låter sig däremot icke göra, då det — såsom trafikutredningen tidigare (se sid. 348) framhållit — icke kan komma i fråga att regleringsåtgärder avseende den över hela landet utbredda fjärrtrafiken skulle ankomma på ett 25-tal olika tillståndsmyndigheter. Det skulle visserligen teoretiskt sett kunna tänkas, att de länsstyrelser, vilkas län berördes av en ifrågasatt fjärrtrafik, gemensamt meddelade beslut rörande densamma, men varandra motverkande beslut skulle säkerligen icke kunna undvikas, och den översiktliga enhetligheten i fjärrtrafikregleringen skulle helt gå förlorad.

I princip synes sålunda böra tillsvidare fasthållas vid de grundprinciper, åt vilka föredragande departementschefen gav uttryck i propositionen 1950: 26 (se sid. 346 f), nämligen att tillståndsgivningen i fråga om det fordonsbestånd, som kan väntas huvudsakligen ägna sig åt lokala trafikuppgifter, bör tillkomma lokala myndigheter, medan hos biltrafiknämnden bör bibehållas tillståndsprovningen i fråga om det fordonsbestånd, som i första hand synes vara avsett för fjärrtrafik och med största sannolikhet kan nyttjas i sådan trafik.

Svårigheter föreligga emellertid att med någon större grad av säkerhet på grundval av tekniska data rörande lastbilsbeståndet avgöra vilken del därav som kommer att användas för lokala transporter och vilken del som är avsedd för fjärrtrafik. En granskning av de lastklasser, på vilka de i egentlig fjärrtrafik under mars—april 1959 använda *lastbilarna* (eventuella släpvagnars maximilast sålunda ej medräknad) voro fördelade, ger den bild, som framgår av *diagram XIX: 3*.

Av diagrammet kan utläsas, att den helt övervägande delen av de egentliga fjärrtrafikbilarna utgöres av bilar med lastförmåga över 4,5 ton, varför den viktsgräns, som bestämmer den nuvarande kompetensfördelningen, i varje fall vad dessa bilar angår, icke åt länsstyrelserna överlämnar någon nämnvärd bestämmanderätt över fjärrtrafiken. Ur diagrammet kan däremot icke utläsas, hur pass långt viktsgränsen skulle kunna höjas utan att därigenom till länsstyrelserna överfördes en sådan bestämmanderätt — detta till följd av att fjärrtrafikens bilar vanligen utnyttjas i kombination med släpvagn. En höjning av viktsgränsen till exempelvis 6,5 ton för enbart lastbil skulle sålunda i realiteten icke — såsom diagrammet kunde tänkas ge vid handen — innebära att inemot 25 procent av de egentliga fjärrtrafikbilarna skulle komma att underställas länsstyrelsernas tillståndsprovning, något som endast skulle bli fallet, därest dessa bilar ej brukades i kombination med släpvagn.

Trafikutredningen har, för att söka erhålla en mera rättvisande bild av

Diagram XIX: 3. Egenliga fjärrtrafikbilar i yrkesmässig trafik enligt fjärrtrafkräkningen för mars—april 1959 (1322 bilar), fördelade efter maximilaster för lastbil jämte eventuell påhängsvagn; övriga släpvagnar ej medräknade

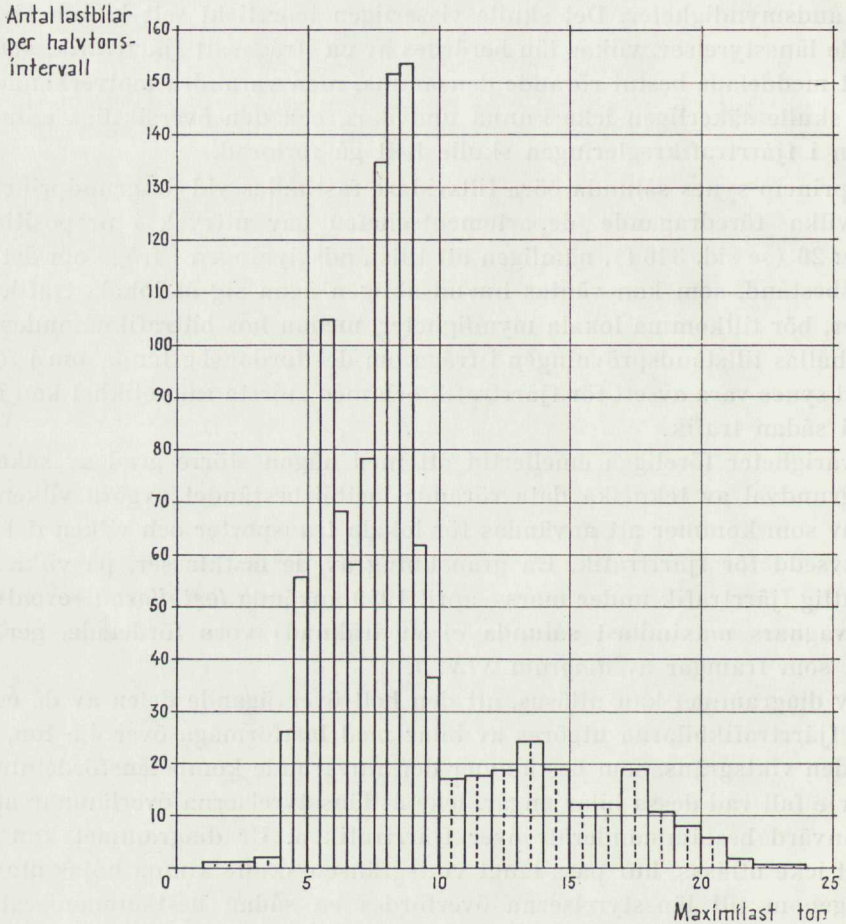
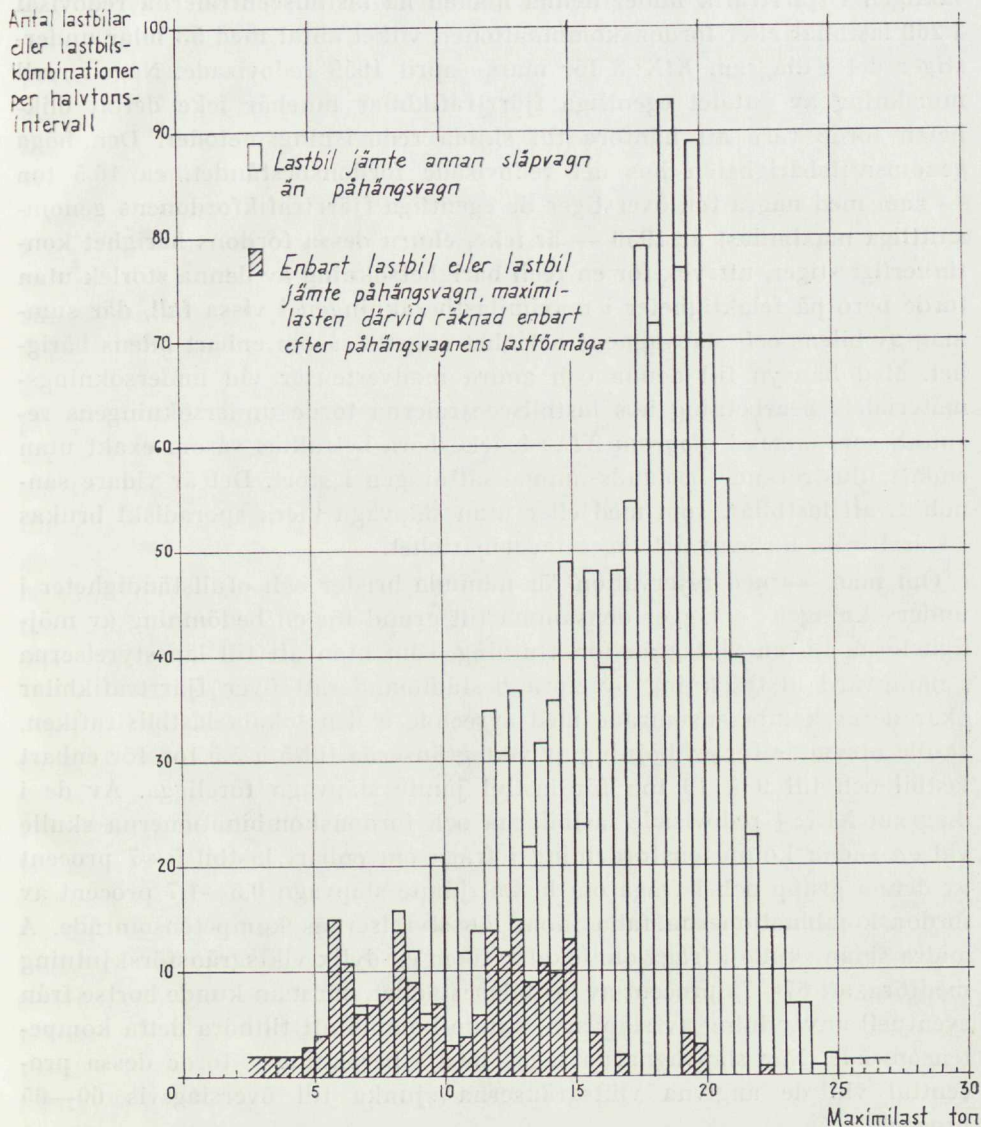


Diagram XIX: 4. I huvudsakligen yrkesmässig fjärrtrafik använda lastbilar enligt av lastbilscentralerna gjord räkning för juni 1960 (1269 bilar), fördelade efter sammanlagda maximilasten för lastbil jämte eventuell släpvagn



möjligheterna till en viktsgränsförskjutning, med biltrafiknämndens medverkan låtit verkställa en undersökning av maximilasterna hos de fordon och fordonskombinationer, som huvudsakligen brukas i yrkesmässig fjärrtrafik. Undersökningen har utförts hos landets lastbilscentraler och omfattar dels lastbilar, som brukas utan släpvagn (lastbil med påhängsvagn dock inräknad i denna kategori), dels lastbilar brukade i kombination med släpvagn. Undersökningsperioden avser juni 1960. Såsom brukade huvudsakligen i fjärrtrafik under denna månad ha lastbilscentralerna redovisat 1 269 lastbilar eller fordonskombinationer, vilket antal med 53 bilar understiger det i diagram XIX: 3 för mars—april 1959 redovisade. Någon reell minskning av antalet egentliga fjärrtrafikbilar innebär icke detta; olikheten torde vara att hänföra till skilda redovisningsmetoder. Den höga genomsnittsbärigheten hos det redovisade fordonsbeståndet, ca 16,5 ton — som med några ton överstiger de egentliga fjärrtrafikfordonens genomsnittliga maximilast år 1959 — är icke, ehuru dessa fordons bärighet kontinuerligt stiger, uttryck för en reell bärighetsökning av denna storlek utan torde bero på felaktigheter i maximilastberäkningen i vissa fall, där summan av bilens och släpvagnens bärighet angetts såsom enbart bilens bärighet. Med hänsyn till denna och andra in advertenser vid undersökningsmaterialets bearbetning hos lastbilscentralerna torde undersökningens resultat, som anges i *diagram XIX: 4*, icke böra betraktas såsom exakt utan endast illustrerande beståndssammansättningen i stort. Det är vidare sannolikt, att lastbilar, som med eller utan släpvagn mera sporadiskt brukas i fjärrtrafik, ha avsevärt lägre medelbärighet.

Om man — med reservation för nämnda brister och ofullständigheter i undersökningen — lägger densamma till grund för en bedömning av möjligheterna till en viktsgränsförskjutning, som utan att till länsstyrelserna i nämnvärd utsträckning överföra bestämmanderätt över fjärrtrafikbilar ökar deras kompetensområde med avseende å den lokala lastbilstrafiken, skulle utrymme för en höjning av viktsgränserna till 5 å 5,5 ton för enbart lastbil och till 9 å 10 ton för lastbil jämte släpvagn föreligga. Av de i diagram XIX: 4 redovisade lastbilarna och fordonskombinationerna skulle vid en sådan kompetensfördelning i fråga om enbart lastbil 5—7 procent av denna grupp och i fråga om lastbil jämte släpvagn 0,5—1,7 procent av fordonskombinationerna falla inom länsstyrelsernas kompetensområde. Å andra sidan skulle i fråga om lokaltrafiken en dylik viktsgränsförskjutning medföra, att 67—75 procent av lastbilsbeståndet, om man kunde bortse från eventuell användning av släpvagn, skulle komma att tillhöra detta kompetensområde. När släpvagnarna tagas med i beräkningen torde dessa procenttal vid de angivna viktsgränserna sjunka till överslagsvis 60—65 procent.

Den snabba kapacitetsutvecklingen inom lastbils- och släpvagnsbeståndet har, såsom nämnts, fört med sig att stor lastförmåga hos en lastbil icke

längre kan anses i och för sig indicera användning i fjärrtrafik. Den nuvarande viktsgränsen pålägger biltrafiknämnden tillståndsgivningen för mer än 18 000 lastbilar, vilka med eller utan släpvagn huvudsakligen brukas i lokal trafik. Utvecklingen har sålunda lett till att viktsgränssystemet för kompetensfördelningen kommit att allt mindre tjäna det syfte, det från början avsetts skola tillgodose.

Ett återförande av kompetensfördelningen till att motsvara dess ursprungliga syftemål kan därför icke ske enbart genom en justering av viktsgränsen. En klar gränsdragning mellan kompetensområdena efter bilarnas användning i fjärrtrafik, respektive lokaltrafik nödvändiggör — såsom trafikutredningen tidigare i förevarande sammanhang framhållit (jfr bilaga XIX A) — å andra sidan trafikreglerande föreskrifter rörande de olika fordonsgruppernas verksamhetsområden. Trafikutredningen är ej, i varje fall icke innan den lämpliga utformningen av andra reformetappen i det trafikpolitiska reformprogrammet mera ingående utretts, beredd att ta ställning till frågan om en dylik allmän uppdelning av lastbilarnas verksamhetsområden.

I någon form torde emellertid en ändring i administrativt hänseende på detta område böra snarast komma till stånd. Det är — så länge ett behovsprövningssystem måste bibehållas — i och för sig rimligt, att en lastbils verksamhet genom villkorsföreskrifter begränsas till tillgodoseendet av det eller de trafikbehov, för vilka den insättes och vilka sålunda behovsprövningen avsett. Insättes en bil för att tillgodose ett styrkt behov av lokala godstransporter, är det självfallet icke avsett att trafiktillståndet skall utnyttjas för bilens användning i fjärrtrafik, som ju behovsprövningen ej omfattat. En sådan ändrad användning torde närmast böra ifrågakomma endast därest vid förnyad prövning behov härav befinnes föreligga.

Av vad tidigare här anförts torde stå klart att den gällande viktsgränsen endast i viss begränsad utsträckning kan ändras utan att icke avsedda konsekvenser med avseende å fjärrtrafiken uppkomma. Det torde å andra sidan i de fall, då det klarlägges att en tyngre lastbil skall insättas för tillgodoseende av lokala trafikbehov, i princip icke ledera de intressen, som biltrafiknämnden har att beakta vid fjärrtrafikens reglering — d. v. s. transportförsörjningens anordnande med rimlig transportstandard till lägsta samhällsekonomiska kostnad — därest tillståndsgivningen anförtros länsstyrelsen. Då emellertid en ändrad bildisposition, närmast övergång från lokal trafik till fjärrtrafik, helt eller delvis kan inverka på möjligheten att tillvarata dessa intressen, torde det vid ett överförande till länsstyrelserna av tillståndsgivningen för lokal beställningstrafik med lastbil böra skapas garantier för att en övergång till fjärrtrafik föregås av förnyad prövning av trafiktillståndet i de fall, då lastbilens eller fordonskombinationens maximalast överstiger vissa bestämda viktsgränser.

För fastställandet av dessa viktsgränser saknas, såsom av det ovanstående framgår, mera exakt och fullständigt bedömningsmaterial. När det gäller enbart lastbil synes sannolikheten för bilens användning i fjärtrafik mindre än i fråga om fordonskombinationer. Diagram XIX: 4 visar, att endast ca 16 procent av de där redovisade fjärtrafikbilarna tillhörde gruppen »enbart lastbil». Någon mot grundprinciperna för kompetensfördelningen i väsentlig mån stridande uppdelning av tillståndsgivningen torde icke behöva befaras om viktsgränsen för enbart lastbil nu höjes till 6,5 ton. I vad avser fordonskombinationerna torde däremot en större försiktighet vid viktsgränsjusteringen vara motiverad. Det av diagram XIX: 4 framgående förhållandet, att släpvagnar i endast ringa utsträckning användas vid totala maximilaster under 9 å 10 ton, torde närmast vara ett uttryck för den omständigheten att i de fall, biltrafiknämnden prövat behov av fjärtransporter föreligga, nämnden också funnit detta behov böra tillgodoses med en fordonskombination av den storlek, som sökanden bedömt vara för honom mest ekonomisk, med följd att tyngre fordonskombinationer i regel kommit att insättas. En mera väsentlig allmän höjning av viktsgränsen för fordonskombinationerna skulle kunna leda till att i fjärtrafik okontrollerat insattes ursprungligen för lokaltrafik avsedda fordonskombinationer, ehuru det trafikbehov, som dessa ekipage därvid skulle komma att tillgodose, kunde tänkas till lägre samhälls-ekonomisk kostnad bli tillgodosett medelst de större fordonskombinationer, som biltrafiknämnden prövar härför lämpliga. Trafikutredningen har därför funnit hänsynen till yrkestrafikförordningens syfte med kompetensfördelningen på detta område kräva större varsamhet vid en viktsgränsförskjutning och stannat för en viktsgräns om 8 ton för lastbil jämte släpvagn.

För såväl de tillståndssökande som trafikstillståndsmyndigheterna torde det emellertid — bl. a. med hänsyn till vad decentraliseringsutredningen härvidlag anfört — vara en avgjord fördel, därest jämsides med viktsgränsjusteringen en sådan förenklad handläggninggång kan genomföras, att en lastbil, eventuellt med släpvagn, kan helt oberoende av maximilastens storlek insättas i lokal beställningstrafik enbart efter länsstyrelses prövning. För att icke den med yrkestrafikförordningens bestämmelser avsedda kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnden och länsstyrelserna skall vid en sådan ordning kringgås är det emellertid, såsom antytts, nödvändigt att denna möjlighet till förenklad handläggning då det gäller lastbilar med maximilast överstigande 6,5 ton eller fordonskombinationer med maximilast överstigande 8 ton tillsvidare endast ges i de fall, då fordonen insättas för *uteslutande* lokalt begränsade transporter. Verksamhetsområdet torde då i trafikstillståndet böra bestämmas — med iakttagande givetvis av stadgade lokalområdesbestämmelser — till det län, där bilen skall ha sin stationsort, samt därtill angränsande län eller, om förhållandena så föranleda, det mera begränsade område, som länsstyrelsen kan finna skäl fastställa.

Den begränsning av tillståndet till uteslutande lokala transporter, som här avses, torde helt böra ankomma på sökandens fria val att underkasta sig. Endast därest han i sin ansökan eller på länsstyrelsens förfrågan förklarar sig önska tillståndet begränsat på angivet sätt, bör det tillkomma länsstyrelsen att avgöra ärendet, såvida det icke rör sig om en lastbil eller en fordonskombination, som redan enligt de föreslagna nya viktsgränserna faller inom länsstyrelsens kompetensområde. Om sådan förklaring ej lämnas, bör ärendet såsom hittills av länsstyrelsen med utredning och yttrande överlämnas till biltrafiknämnden för avgörande. Finner nämnden, att bilen ej erfordras för ren fjärrtrafik eller blandad lokal- och fjärrtrafik, har nämnden att avslå ansökningen.

Mot den här föreslagna anordningen kan invändas, att den ej tillgodoser önskemålet om decentraliserad handläggning i de fall, då bilen avses skola brukas huvudsakligen för lokala transporter men sporadiskt också i fjärrtrafik. Skola emellertid, så länge nuvarande form för reglering av den yrkesmässiga biltrafiken tillsvidare tillämpas, dels för fjärrtrafikens ordnande olämpliga konsekvenser undvikas men dels ock en decentraliserad tillståndsgivning för ren lokaltrafik åstadkommas, synes den angivna anordningen vara den enda praktiskt lämpliga. En allvarigare invändning mot systemet är den, att en åkeriföretagare, som använder sina bilar i lokaltrafik, skulle kunna få möjlighet att — om han under åberopande av ytterligare lokala trafikbehov får utöka sin vagnpark — sända ut viss eller vissa av de tidigare bilarna i fjärrtrafik. Av en genom biltrafiknämndens försorg verkställd stickprovsundersökning, omfattande drygt 12 000 lastbilar under nämndens tillståndsgivning, framgår att enligt villkorsföreskrift i trafik-tillstånden ca 14,5 procent av bilarna få användas för *uteslutande* lokala transporter och ca 2,5 procent för *huvudsakligen* lokala transporter, medan övriga bilar fritt kunna insättas i fjärrtrafik. Stickprov för tre län avseende lastbilar med maximilast överstigande 6,5 ton samt fordonskombinationer med maximilast överstigande 10 ton ge visserligen vid handen att av dessa fordon ca 35 procent äro underkastade dylika lokala användningsbegränsningar, men möjlighet till fritt insättande i fjärrtrafik föreligger likväl i fråga om huvudparten av de större fordonen. Strukturen hos de för lokaltrafik etablerade åkerierna torde i regel dock ej vara sådan, att ett dylikt tillvägagångssätt behöver befaras bli tillämpat i större utsträckning. I de fall emellertid, då så antas kunna komma att ske, bör tillstånd ej beviljas av länsstyrelsen utan föregående samråd med biltrafiknämnden. Närmast gäller väl detta vissa åkerier, som inriktat sin verksamhet på lokala skogskörslor, enär den av trafikutredningen föreslagna friheten på detta område i större utsträckning än eljest kan tänkas föranleda en utvidgning av åkeriföretagets vagnpark under samtidigt avdelande till fjärrtrafik av på tidigare trafiktillstånd insatta lastbilar. För att förebygga att fjärrtrafik på dylikt sätt okontrollerat etableras, synes länsstyrelsen eller



biltrafiknämnden i förekommande fall böra till övervägande uppta frågan om utfärdande av föreskrift om bilarnas användning för det eller de trafikbehov, det tidigare trafikillståndet avser att tillgodose.

Trafikutredningen föreslår sålunda under åberopande av det anförda, att i 5 § yrkestrafikförordningen göras de ändringarna, *att* tillstånd att i beställningstrafik för godsbefordran använda lastautomobil med maximilast överstigande 6 500 kilogram eller att i sådan beställningstrafik använda lastautomobil jämte släpvagn, vilkas sammanlagda maximilast överstiger 8 000 kilogram, meddelas av biltrafiknämnden och i fråga om övrig beställningstrafik för godsbefordran av vederbörande länsstyrelse, *men att* tillstånd, som enligt vad sålunda sagts skulle tillkomma biltrafiknämnden att meddela, dock meddelas av länsstyrelsen, därest trafiken skall äga rum uteslutande inom ett område, som icke sträcker sig utöver det län där i trafiken brukad automobil skall vara stationerad (Stockholms stad och Stockholms län därvid räknade såsom ett länsområde) samt därtill angränsande län.

### B. Biltrafiknämndens sammansättning m. m.

#### I. Tillkomsten av gällande bestämmelser

I *bilaga XIX B* lämnas en mera ingående redogörelse för tillkomsten av biltrafiknämndens beslutsorganisation.

1932 års trafikutredning upptog i sitt förslag till förordning om allmän automobiltrafik (SOU 1935: 12) ett stadgande av innehåll, att tjänsteman, som hade att avge utlåtande angående frågor om trafikillstånd eller tillstånd till bedrivande av uthyrnings- eller transportförmedlingsrörelse eller att föredra eller till föredragning bereda eller besluta i sådana ärenden, ej finge driva bil- eller drivmedelshandel eller vara kommissionär eller agent för annan, som dreve sådan handel, eller för trafikförsäkringsföretag eller vara delägare eller styrelseledamot i bolag eller förening, som bedreve verksamhet av här nämnt slag.

Även 1936 års trafikutredning intog i sitt förslag till yrkestrafikförordning (SOU 1958: 59) ett stadgande i förevarande hänseende, som jämväl innebar förbud för tjänsteman av här ifrågavarande slag att utöva yrkesmässig trafik eller uthyrnings- eller transportförmedlingsrörelse eller att vara kommissionär eller agent för annan, som utövade dylik trafik eller rörelse. Stadgandet motiverades av det allmänna intresset att vederbörande tjänsteman icke dreve någon verksamhet eller innehade någon funktion, som kunde äventyra hans objektivitet i tjänsteutövningen.

I 43 § yrkestrafikförordningen har stadgande av i huvudsak den utformning, som föreslagits av 1936 års trafikutredning, intagits.

Beträffande biltrafiknämndens sammansättning framhöll 1936 års trafikutredning, att det skulle vara i hög grad betänkligt, därest de ledamöter i

nämnden, vilka representerade sakkunskap i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen som berördes av den yrkesmässiga trafiken, skulle känna sig såsom partsrepresentanter. I sitt författningsförslag upptog 1936 års trafikutredning stadgande, att till ledamöter och ersättare i biltrafiknämnden skulle utses personer med insikt och erfarenhet i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen, som berördes av den yrkesmässiga biltrafiken. En av ledamöterna skulle vara lagkunnig. Nämnden skulle bestå av minst fem och högst sju ledamöter.

Vissa av de över 1936 års trafikutrednings förslag hörda *remissinstanserna* framhöllo, att den tilltänkta sammansättningen av biltrafiknämnden syntes medföra att denna i alltför hög grad komme att domineras av trafikföretagsintressena.

I *propositionen nr 115 till 1940 års riksdag* föreslog departementschefen en sammansättning av biltrafiknämnden i enlighet med 1936 års trafikutrednings förslag, vilket också oförändrat antogs av riksdagen. Departementschefen framhöll i propositionen bl. a., att en arbetsform, varigenom nämndens beslut i ärenden som ankomme på dess prövning bestämdes genom majoritetsbeslut, icke endast skulle medföra expeditionella olägenheter utan även vara i många frågor olämplig med hänsyn till de partsintressen, som flertalet ledamöter av nämnden torde komma att företräda. I huvudsak torde även i detta fall liksom inom förvaltningen i övrigt beslut böra träffas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar men med rätt för ledamöterna i nämnden att delta i överläggningar angående besluten samt att få sina meningar, därest de avveke från det fattade beslutet, antecknade i protokollet.

Vid propositionens behandling inom *andra lagutskottet* fann utskottet i sitt utlåtande nr 27 det ändamålsenligt, att genom en av Kungl. Maj:t utfärdad instruktion för biltrafiknämnden uppdelning av ärendena skedde på sådant sätt, att mera betydelsefulla ärenden avgjordes av nämnden in pleno genom majoritetsbeslut under det att andra ärenden kunde hänskjutas till avgörande i annan ordning, antingen genom delegerade eller genom ordföranden efter föredragning av vederbörande tjänsteman inom nämnden.

Biltrafiknämnden består för närvarande av sju ledamöter, envar med personlig suppleant. I 12 § instruktionen för biltrafiknämnden har med beaktande av andra lagutskottets av riksdagen godkända uttalande beslutanderätten alltefter ärendenas beskaffenhet tillagts nämnden in pleno eller ordföranden (ställföreträdare) eller, enligt bemyndigande av nämnden, där anställd byråchef eller annan befattningshavare.

## 2. Efter yrkestrafikförordningens tillkomst framlagt ändringsförslag

Den år 1947 tillsatta *biltrafiknämndsutredningen*, vilken hade att utreda frågan om biltrafiknämndens framtida organisation, anförde i sitt år 1948

framlagda betänkande angående beslutsformen inom nämnden bl. a., att det kunde ifrågasättas, huruvida icke avgöranden i ämbetsmässiga former måste leda till materiellt sett mera tillfredsställande resultat än avgöranden i en nämnd, vars sammansättning med utpräglad partsrepresentation måste inbjuda till kompromisslösningar även i ärenden utan allmän räckvidd. Utredningen fann det ur principiell synpunkt mindre tillfredsställande, att personer, som i biltrafiknämnden utövade ett betydande inflytande vid avgörandet av ärenden angående trafiktillstånd, själva ägde utöva yrkesmässig trafik eller på annat sätt vara engagerade i sådan rörelse eller annan verksamhet, som hade samband med biltrafik, samtidigt som varje tjänsteman, som hade att ta befattning med biltrafikärenden, vore på grund av författningsbestämmelse utesluten från möjligheten att äga ett intresse i dylik rörelse eller verksamhet. Utredningen fann den nuvarande nämndsinstitutionen mindre lämplig såsom organisationsform för det centrala biltrafikorganet och förordade att biltrafiknämnden skulle ombildas till ett centralt ämbetsverk.

Flertalet av de *länsstyrelser*, som yttrade sig över omorganisationsförslaget, uttalade att den nuvarande organisationsformen för biltrafiknämnden borde frångås.

### 3. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag

Av den i bilaga XIX B lämnade redogörelsen för tillkomsten av gällande bestämmelser på förevarande område framgår, att 1936 års trafikutredning väl ansåg sakkunskap i fråga om de viktigaste trafik-, yrkes- och näringsintressen som beröras av den yrkesmässiga biltrafiken böra finnas inom biltrafiknämnden men att denna sakkunskap icke borde utgöra en partsrepresentation med uppgift att bevaka bland annat de yrkesmässiga trafikutövarnas ekonomiska intressen. Utredningens ståndpunkt låter sig därför åtminstone i stora drag förena med den grundprincip, åt vilken 43 § yrkestrafikförordningen ger uttryck, nämligen att den som har att besluta i eller eljest genom sin tjänsteställning kan påverka utgången av ett trafik-tillståndsärende icke bör få företräda den yrkesmässiga biltrafikens och vissa närbesläktade intressen.

Med den beslutsform, som departementschefen i propositionen 1940: 115 förordade för biltrafiknämndens vidkommande, skulle partsintressenas influensmöjligheter med avseende å de inom nämnden handlagda ärendena blivit förhållandevis begränsade. Den beslutsform, som riksdagens andra lagutskott förordade och som gav nämndledamöterna rätt till majoritetsbeslut, har däremot genom dess lagfästade i 12 § instruktionen för biltrafiknämnden kommit att skapa en ordning, som i vissa fall ter sig mindre tillfredsställande. Den nuvarande starka intresserepresentationen i kombination med rätten till majoritetsbeslut leder nämligen ofta till att i näm-

den träffas successiva majoritetsbeslut med i vissa fall konträr trafikpolitisk innebörd.<sup>1</sup>

I avvaktan på att underlag erhålles för en slutlig prövning av biltrafiknämndens eventuella framtida uppgifter och organisation synes det trafikutredningen i strävandet att åstadkomma en ordning, som ger största möjliga objektivitet och kontinuitet i trafiktillståndsgivningen, vara lämpligt *antingen* att den beslutsform inom nämnden införes, som föredragande departementschefen angav i propositionen 1940: 115 och enligt vilken nämndens tillståndsbeslut fattas under vanliga ämbetsmannamässiga former på ordförandens och vederbörande föredragandes ansvar med rätt för ledamöterna i nämnden att delta i överläggningar angående besluten samt få sina meningar, därest de avvika från fattat beslut, antecknade till protokollet — en anordning varigenom 43 § yrkestrafikförordningen bleve fullt ut tillämplig på nämndens tillståndsbeslut,

*eller ock* att antalet ledamöter i nämnden från nuvarande sju utökas till tio, därvid de nytillkommande ledamöterna utan att i nämnden företräda speciella, av yrkestrafikregleringen berörda trafik-, yrkes- eller näringsintressen skola äga sakkunskap i fråga om de viktigare allmänna samhälls-ekonomiska intressen, som hänga samman med det inrikes transportväsendets utformning i dess helhet.

<sup>1</sup> Såsom exempel på den varierande trafikpolitiska inställning, som i form av majoritetsbeslut kommit till uttryck i nämndens tillståndsgivande verksamhet, kunna anföras de beslut, som i februari och mars 1959 vid två sammanträden med en månads mellanrum fattades inom nämnden in pleno i anledning av ansökningar om tillstånd till transportförmedling. De vid det förra sammanträdet — då nämndens sammansättning ej var helt densamma som vid det senare sammanträdet — fattade besluten äro av diametralt motsatt innebörd i förhållande till de vid det senare sammanträdet fattade, ehuru ärendena i sak te sig ensartade. De vid besluten avgivna reservationerna avspegla också klart divergerande trafikpolitiska grundåskådningar hos olika ledamotsgrupper inom nämnden, som vid skilda tillfällen torde i växlande riktning ha påverkat nämndens ståndpunktstagen i principiella frågor.

## KAPITEL XX

### Landsvägstrafiken: Beskattning av traktorer i yrkesmässig trafik

#### *A. År 1953 framlagd utredning om beskattning av traktorer*

Med skrivelse den 30 december 1953 till chefen för finansdepartementet framlade 1951 års utredning rörande beskattningen av motorfordonstrafiken en promemoria rörande beskattningen av traktorer som användas i trafikarbete. I skrivelsen anförde utredningen, att dess i november 1953 framlagda förslag till beskattning av motorfordonstrafiken (SOU 1953: 34), som för vissa tyngre motorfordon kunde komma att medföra en skattehöjning av avsevärd storlek, kunde tänkas leda till en antalsmässigt ökad och i fråga om graden av utnyttjande intensifierad användning av traktortåg för trafikarbete på vägar och gator, som helt eller delvis vore bekostade med allmänna medel — ett förhållande, som gjorde frågan om bestämmandet av traktortrafikens andel i det allmännas kostnader för väghållningen och vägtrafikväsendet samt om lämplig form för uttagandet av kostnadsansvaret aktuell.

I promemorian behandlades frågan om beskattning av traktorer som framförs på allmän väg eller gata. En årlig traktorskatt (i princip motsvarande automobilskatten å motorfordon) ifrågasattes skola påläggas dels sådana jordbrukstraktorer, som utöver sin direkta huvudsakliga användning i traktorägarens jord- eller skogsbruk nyttjades för transporter eller färder till och från samma jord- eller skogsbruk, dels ock s. k. trafiktraktorer, d. v. s. sådana traktorer som huvudsakligen användes i trafikarbete, t. ex. vid en fabrik, för renhållningskörning, för byggnadstransporter eller för åkerikörslor. Vägkostnadsansvaret beräknades för jordbrukstraktorerna efter en genomsnittlig årlig användning på allmän väg om ca 60 mil och för trafiktraktorerna efter en uppskattad genomsnittlig årlig körlängd på allmänna vägar och gator om i första hand ca 400 mil. För jordbrukstraktorer, som drivas med bensin, förutsattes vägkostnadsansvaret uttas i samband med en justering av det belopp, som restituerades till ägare av bensindriven jordbruks-traktor såsom återbetalning av den bensinskatt, som belöpte på traktorns användning i jordbruket. För övriga jordbrukstraktorer (drivna med brännolja, fotogen, gengas eller annan gas etc.) beräknades en enhetlig traktorskatt av 72 kr.

För trafiktraktorer beräknades i promemorian en traktorskatt, vilken för de brännolje- och fotogendrivna traktorerna avsågs inkludera viss drivmedelsskatt, enligt följande.

Tablå XX: 1. Av 1951 års utredning beräknade total-, drivmedels- och traktorskatter för trafiktraktorer

Traktorns tjänstevikt; kg	Beräknad totalvikt med släpfordon; kg	Totalskatt vid 400 mils körning; kr	Beräknad ungefärlig inflytande drivmedelsskatt vid 400 mils körning; kr	Traktorskatt kr
<i>Bensindrivna trafiktraktorer:</i>				
högst 1 299.....	3 200	360	230	132
1 300—2 499.....	5 400	560	358	204
över 2 499.....	8 200	780	448	336
<i>Övriga trafiktraktorer:</i>				
högst 1 299.....	3 200	360	—	360
1 300—2 499.....	5 400	560	—	564
över 2 499.....	8 200	780	—	780

För körning över 400 mil med brännolja- eller fotogendriven trafiktraktor förutsattes drivmedelsskatt (brännoljeskatt med 32 öre per liter) utgå.

Vid beräkningen av det antal liter drivmedel, som trafiktraktorerna förbruka per körd mil, utgick utredningen från en genomsnittlig körhastighet om ca 25 km/tim.

### B. Gällande skattesatser för registrerade släpvagnar

Då släpfordon dras av bil måste detsamma vara registrerat, i motsats till vad fallet är då släpfordonet dras av traktor (jfr sid. 305). Det kan vara av intresse att konstatera vilka skattebelopp, som skulle utgå, därest beskattning av traktortåg ägde rum på det sättet, att släpvagnsskatt enligt *gällande skattesatser för registrerade släpvagnar* uttoges på i traktortåget ingående släpvagn. Dessa skattesatser framgå av följande tablå, varvid bör framhållas, att

Tablå XX: 2. Gällande skattesatser för registrerade släpvagnar samt därmed jämförbara traktortågs maximilaster och totalvikter

Släpvagnens totalvikt; kg	Traktortågets (traktor + släpvagnen) beräknade genomsnittliga		Fordonsskatt för släpvagnen; kr
	maximilast; kg	totalvikt; kg	
högst 999.....	500	1 000	80
1 000—1 499.....	940	1 875	120
1 500—1 999.....	1 315	2 625	160
2 000—2 999.....	1 875	3 750	240
3 000—4 999.....	3 000	6 000	400
5 000—7 999.....	4 875	9 750	560
8 000—10 999.....	7 125	14 250	720
11 000—13 999.....	9 375	18 750	880
över 13 999.....	12 000	24 000	1 200

avsaknaden av traktorer med så höga tjänstevikter, att de äro lämpade såsom dragfordon för de största släpvagnarna, medför att i förevarande sammanhang skattesatserna för dessa släpvagnar endast torde ha teoretiskt intresse.

### C. 1953 års trafikutrednings överväganden och förslag

I kap. XVII har trafikutredningen angett, att det för ett frigivande av de yrkesmässiga skogstransporterna med traktortåg är en förutsättning, att traktorer som användas i yrkesmässig trafik skola på sikt fullt ut bära sitt vägkostnadsansvar och redan nu underkastas en ur konkurrenssynpunkt lämpligt avvägd vägtrafikbeskattning av provisorisk natur (jfr sid. 314 f).

Före slutförandet av den inom trafikutredningen pågående revisionen av vägtrafikbeskattningen möta svårigheter att avväga den provisoriska traktorbeskattningen på grundval av vägtekniska och kostnadsteoretiska data. Trafikutredningen har därför varit tillsvidare hänvisad till att söka bedöma storleken av det skatteuttag, som erfordras för att den yrkesmässiga traktortågstrafiken skall vid utförandet av *samma trafikprestation* som den yrkesmässiga lastbilstrafiken bli i beskattningshänseende jämställd med denna. Riktunkten för denna bedömning har därvid varit konkurrensförhållandena på de lokala skogstransporternas område. Detta förhållande medför, att övrig yrkesmässig traktortågstrafik, som hittills vid lämplighetsprövning för trafiktillstånd — med hänsyn bl. a. till att traktorerna varit undantagna från fordonsbeskattning — i regel icke ansetts bära annat än i undantagsfall ifrågakomma, även efter den provisoriska beskattningens införande icke utan vidare kan jämföras med motsvarande yrkesmässiga lastbilstrafik. Med hänsyn till alltjämt föreliggande olikhet i beskattningshänseende när det gäller yrkesmässig trafik av annan art än yrkesmässiga skogskörslor — men även av trafiksäkerhetskänslighet och med hänsyn till att traktortågens utrymmeskrävande men långsamtgående fordonskombinationer ofta kunna ytterligare försvåra framkomligheten i allmän tättrafik på vägar och gator — torde tillsvidare såsom regel icke bära ifrågakomma att traktortåg insättas för sådan yrkesmässig trafik, för vilken på behovsprövning grundat trafiktillstånd enligt yrkestrafikförordningen tillsvidare kommer att erfordras. Ett uttalat intresse att för allmänna åkerikörslor av lokal karaktär insätta traktortåg i stället för lastbilar har på åkeriägarhåll visat sig föreligga och torde till stor del ha föranletts av de skattelättnader, som därigenom skulle kunna vinnas. Något som tyder härpå är bl. a. det förhållandet, att äldre lastbilar, som ombyggt till s. k. epatraktorer, i vissa fall av åkeriägare avsetts bli använda för här ifrågavarande lokala åkerikörslor.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Till traktorer äro jämlikt kungörelsen den 31 maj 1940, nr 440, bl. a. vissa till dragfordon ombyggda bilar att hänföra. Har sålunda bil ombyggt för att användas såsom dragfordon för annat fordon eller för arbetsredskap på sådant sätt, att bakaxeln icke är försedd med fjädringsanordning

Med hänsyn till den ifrågasatta traktorbeskattningens provisoriska natur har det syntts trafikutredningen enklast men likväl i stort sett för ändamålet tillfyllestgörande, att de i yrkesmässig trafik använda traktortågen tillsvidare jämställas med lastbilar, som ha motsvarande lastförmåga, och att skatteberäkningen därvid sker på sådant sätt, att skattebeloppet per körd mil blir detsamma för lastbil och traktortåg med en och samma lastförmåga. Traktortåget synes sålunda i beskattningshänseende bära tillsvidare betraktas såsom en transportenhet, därvid fordonsskatten för densamma påläggas enbart traktorn men däremot ej det (i den nya särskilda bilregistergruppen för traktorsläpvagnar, jfr sid. 315, registrerade) i fordonskombinationen ingående släpfordonet. Skulle i kombinationen ingå för koppling till bil byggd släpvagn, som är registrerad i bilregistrets nuvarande grupp för släpvagnar, kommer däremot även släpvagnsskatt att utgå, vilket enligt vad nedan utvecklas icke strider mot de i övrigt tillämpade principerna för bestämmandet av skattebelastningens omfattning.

Vid beräkningen av totalskatten, respektive traktorskatten för de i yrkesmässig trafik nyttjade traktortågen måste åtskillnad göras mellan, å ena sidan, bensindrivna traktorer och, å andra sidan, brännolja- eller fotogendrivna m. fl. traktorer.

Mot bakgrunden av beståndssammansättningen vid ingången av år 1960 kunna de med gummihjul försedda traktorerna lämpligen uppdelas i följande tjänsteviktsskisser, nämligen

1) tjänstevikt under 1 500 kg (1/1 1960: 26 165 bensindrivna och 39 532 övriga traktorer);

2) tjänstevikt 1 500—2 499 kg (1/1 1960: 5 228 bensindrivna och 77 666 övriga traktorer); samt

3) tjänstevikt över 2 499 kg (1/1 1960: 369 bensindrivna och 24 873 övriga traktorer).

Medeltjänstevikten inom dessa klasser har beräknats till respektive 1 250, 2 000 och 2 850 kg. Med utgångspunkt från dessa medeltjänstevikter ha traktortågens totalvikter vid användning av uteslutande *obromsade släpfordon*<sup>1</sup> (jfr sid. 304 f) beräknats för varje klass till respektive 3 750, 6 000 och 8 550 kg, d. v. s. till tre gånger medeltjänstevikten. Mot medeltjänstevikten svarande maximilast kan i förevarande fall — under antagande att maximilasten i genomsnitt utgör 75 procent av släpfordonets (släpfordonens) totalvikt — anges till respektive 1 875, 3 000 och 4 275 kg.

Härmed må jämföras tjänstevikter och totalvikter för lastbilar med motsvarande maximilaster.

som uppbär chassiet, att avståndet mellan de yttersta hjulaxlarna icke överstiger 225 cm samt att de drivande fordonshjulens varvtal icke överstiger en tiondedel av motorns varvtal, skall enligt nämnda kungörelse fordonet, s. k. *epatraktor*, anses såsom traktor, därest det med hänsyn till ombyggnaden är uppenbart att fordonet icke vidare är avsett att självständigt nyttjas för utförande av transporter.

<sup>1</sup> Med *obromsat släpfordon* betecknas här släpfordon, å vilket effektiva bromsar, som kunna manövreras från dragfordonet eller av medföljande bromsare, icke finnas.



Tablå XX: 3. Traktortågs och lastbilers tjänste- och totalvikter vid samma maximilast (kg)

Fordonstyp	Maximilast	Tjänstevikt	Totalvikt
Traktortåg i lägsta tjänsteviktsklassen.....	1 875	1 875	3 750
Motsvarande lastbil.....	1 875	2 000	3 875
Traktortåg i mellersta tjänsteviktsklassen.....	3 000	3 000	6 000
Motsvarande lastbil.....	3 000	2 600	5 600
Traktortåg i högsta tjänsteviktsklassen.....	4 275	4 275	8 550
Motsvarande lastbil.....	4 275	3 600	7 875

Såsom framgår av tablan äro vid lika maximilast för traktortåg och lastbil skiljaktigheterna med avseende å totalvikterna icke större än att i här förevarande sammanhang bör kunna bortses från desamma.

Totalskatterna för bensindrivna och brännoljedrivna lastbilar (i yrkesmässig trafik) med i tablå XX: 3 angivna tjänstevikter kunna med ledning av de årliga genomsnittliga körlängder och den specifika drivmedelsförbrukning, som redovisats i 1951 års utrednings rörande beskattningen av motorfordonstrafiken betänkande<sup>1</sup>, beräknas på sätt anges i tablå XX: 4.

Tablå XX: 4. Fordons-, drivmedels- och totalskatter för vissa bensin- eller brännoljedrivna lastbilar (kr)

Lastbilskategori	Tjänstevikt		
	2 000 kg	2 600 kg	3 600 kg
<i>Bensindriven lastbil:</i>			
Fordonsskatt.....	517	739	1 271
Bensinskatt.....	1 398	1 824	3 328
Totalskatt per år.....	1 915	2 563	4 599
Totalskatt per mil.....	1,01	1,35	1,77
<i>Brännoljedriven lastbil:</i>			
Fordonsskatt.....	517	739	1 271
Brännoljeskatt.....	1 452	1 584	3 045
Totalskatt per år.....	1 969	2 323	4 316
Totalskatt per mil.....	0,90	1,06	1,23

På grundval av uppgifter rörande den yrkesmässiga traktortågstrafiken inom skogsbruket i Värmlands, Kopparbergs och Jämtlands län under tiden september 1959—augusti 1960 samt rörande utnyttjandet av vissa domänverket tillhöriga traktorer har den årliga effektiva körtiden per traktor,

<sup>1</sup> Bensindriven lastbil i yrkesmässig trafik med  
tjänstevikt 2 000 kg: 1 900 mil/år; 2,3 lit./mil  
» 2 600 kg: 1 900 mil/år; 3,0 lit./mil  
» 3 600 kg: 2 600 mil/år; 4,0 lit./mil  
Brännoljedriven lastbil i yrkesmässig trafik med  
tjänstevikt 2 000 kg: 2 200 mil/år; 2,2 lit./mil  
» 2 600 kg: 2 200 mil/år; 2,4 lit./mil  
» 3 600 kg: 3 500 mil/år; 2,9 lit./mil

som — i mån av ledig tid inom jordbruket — användes för yrkesmässiga skogskörslor, antagits uppgå till 1 000 timmar.<sup>1</sup> Med en antagen genomsnittlig körhastighet av 13 km/tim.<sup>2</sup> skulle den årliga körlängden bli 1 300 mil.

Multiplieras denna körlängd med de i tablå XX: 4 angivna totalskattebeloppen per mil för bensin-, respektive brännoljedrivna lastbilar i yrkesmässig trafik erhållas i tablå XX: 5 angivna totalskatter per år för de i yrkesmässig trafik använda traktorernas tre tjänsteviktsskasser.

Tablå XX: 5. På grundval av totalskatten per mil för lastbilar i yrkesmässig trafik beräknad totalskatt per år för traktorer använda för yrkesmässiga skogskörslor (kr)

Traktorkategori	Tjänsteviktsskasser		
	under 1 500 kg	1 500—2 499 kg	över 2 499 kg
Bensindrivna traktorer.....	1 313	1 755	2 301
Övriga traktorer.....	1 170	1 378	1 599

I fråga om de bensindrivna traktorerna kan konstateras, att bensinskatt — med en genomsnittlig bensinförbrukning av respektive 4, 6 och 8 liter per effektiv körtimme för traktorer i de olika tjänsteviktsskasserna — för dessa traktorer vid antagen användning för yrkesmässiga skogskörslor skulle komma att erläggas med respektive 1 280, 1 920 och 2 560 kr. Under dessa förhållanden saknas anledning att nu underkasta dessa traktorer en provisorisk fordonsbeskattning. För de övriga (icke bensindrivna) traktorerna skulle däremot kunna ifrågakomma att i form av traktorskatt utta de i tablå XX: 5 för dem angivna totalskattebeloppen.

Till jämförelse må framhållas, att de av 1951 års utredning beräknade totalskattebeloppen — vid en årlig körlängd av 1 300 mil, drivmedelsförbrukning omräknad efter en körhastighet av 13 km/tim. och uppräknad från 1953 års till 1954 års penningvärde, d. v. s. till det års penningvärde vid vilket den nuvarande skatten för lastbilar fastställts — skulle bli följande.

Tablå XX: 6. Av 1951 års utredning beräknad totalskatt per år för trafiktraktorer vid användning för yrkesmässiga skogskörslor samt vid 1954 års penningvärde (kr)

Traktorkategori	Tjänsteviktsskasser		
	under 1 300 kg	1 300—2 499 kg	över 2 499 kg
Bensindrivna traktorer.....	1 032	1 900	2 557
Övriga traktorer.....	943	1 465	1 947

<sup>1</sup> Den av uppgiftsmaterialet framgående totala användningstiden per år och traktor för yrkesmässiga skogskörslor har därvid reducerats med ca 30 procent med hänsyn till den tid som åtgår för lastning och lossning.

<sup>2</sup> Halva körlängden beräknad belöpa på skogsterräng (basväg etc.) med medelhastighet av 10 km/tim. För övrig del av körlängden har antagits medelhastigheten 20 km/tim.

En jämförelse mellan tablåerna XX: 2 och XX: 5 ger vid handen, att en beskattning av allenast de i traktortågen ingående släpvagnarna icke skulle i erforderlig utsträckning motsvara beskattningens syftemål.

Vid överbägande av de skattesatser, som böra ingå i en provisorisk beskattning av med annat drivmedel än bensin drivna traktorer i yrkesmässig trafik, har man emellertid, i den mån de ovan i tablå XX: 5 anförda beräkningarna läggas till grund för bedömningen, att beakta, att dessa utgå från antagandet att obromsade släpfordon skulle komma till användning i traktortågen — ett förhållande som avsevärt begränsar den maximilast, som må befordras. Ur trafikekonomisk och trafiksäkerhetssynpunkt torde emellertid den i 55 § 1 mom. vägtrafikförordningen angivna möjligheten att använda större, bromsade släpfordon (jfr sid. 304 f) komma att i viss mån utnyttjas. I den mån icke tyngre och för skogstransporter (eller andra yrkesmässiga transporter) särskilt anordnade traktorer anskaffas, begränsas dock i viss grad storleken av de släpfordon, som traktorerna kunna dra, genom traktorernas såsom regel relativt låga tjänstevikt. Därest i avsikt att höja traktortågets lastförmåga registrerade bilsläpvagnar komma till användning, torde kapacitetshöjningen mer eller mindre uppvägas av den för dessa utgående släpvagnsskatten.

Trafikutredningen har med hänsyn till de ur vägtekniska och kostnads-teoretiska synpunkter ännu delvis outredda faktorer, som kunna påverka den definitiva traktorskattens storlek, funnit sig böra föreslå, att *för med annat drivmedel än bensin drivna traktorer, vilka användas i yrkesmässig trafik, traktorskatt skall — med det undantag som betingas av bestämmelsen i 77 § första stycket c) vägtrafikförordningen — utgå med årsbelopp om respektive 720, 900 och 1 200 kr.* i de tre här ovan av trafikutredningen föreslagna tjänsteviktssklasserna.

I regel användas jordbrukstraktorer i praktiken icke i skogsbruket annat än under vissa delar av året. Med hänsyn härtill kan, i samband med att traktor mera varaktigt insättes i eller tages ur yrkesmässig trafik, in-(åter-), respektive avregistrering under året ske med åtföljande möjlighet för traktorägaren att endast bli belastad med en del av årsskatten. Denne kan sålunda genom att vidta ifrågakommande registreringsåtgärder anpassa skattebördan till traktorns faktiska användning i yrkesmässig trafik. Det kan likväl icke uteslutas, att en skyldighet att vid in-(åter-)registrering av traktor i bilregistrets grupp för beskattade traktorer erlægga hela den på året eller kvarvarande del därav belöpande traktorskatten skulle kunna bli betungande för särskilt småbrukarna. Trafikutredningen förordar därför, att efter principiellt mönster av den gällande kungörelsen den 9 november 1956 (nr 556) om anstånd i vissa fall med erläggande av automobilskatt — enligt vilken bilägare som har att erlægga årlig fordonsskatt för sin bil med mer än 2 000 kr. kan erhålla anstånd med inbetalning av viss del utav skatten — traktorägare må erhålla anstånd med inbetalande av den del av årsskatten, som be-

löper på efterföljande kvartal, på sådant sätt att han endast behöver erlægga kvartalsbelopp.<sup>1</sup>

Den här föreslagna fordonsskatten kommer att drabba endast traktorer i yrkesmässig trafik. Exempelvis skogsbolagens egna traktorer bli sålunda icke beskattade. Ehuru en dylik anordning kan synas mindre tillfredsställande, torde en lösning av traktorbeskattningsproblemet i dess helhet ej kunna åstadkommas förrän i samband med den allmänna revisionen av vägtrafikbeskattningen.

En förutsättning för det här förordade systemet är, att i yrkestrafikförordningen intas föreskrift, att traktor, som annorstädes än uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område användes i yrkesmässig trafik varom i 1 § yrkestrafikförordningen förmäles, skall vara försedd med gummihjul (jfr sid. 316) och må dra endast släpfordon, som är registrerat, samt att traktorn vid sådan användning, om den drives med annat drivmedel än bensen, må brukas i den yrkesmässiga trafiken endast därest den är införd i bilregistret såsom beskattad enligt automobilskatteförordningen. En konsekvens härav blir bl. a., att även brännolja- eller fotogendrivna traktor som användes för sådana yrkesmässiga traktortågstransporter, som enligt 2 § yrkestrafikförordningen äro undantagna från tillämpning av förordningens bestämmelser, måste vara beskattad.

Trafikutredningen föreslår under hänvisning till vad sålunda anförts, att i automobilskatteförordningen införes bestämmelse av innehåll, att med gummihjul försedd traktor, som drives med annat drivmedel än bensen och som i av ägaren därom gjord anmälan anges skola användas i yrkesmässig trafik annorstädes än uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område, skall underkastas fordonsbeskattning på sätt ovan angetts.

<sup>1</sup> En traktorägare, som har sin traktor registrerad hela året i gruppen för beskattade traktorer, skulle sålunda få erlægga en fjärdedel av årsskatten i vardera februari, maj, augusti och november månader, medan för en i gruppen under tiden oktober—mars registrerad traktor skulle erläggas en fjärdedel av årsskatten vid registreringen i oktober och en fjärdedel i februari.

## Särskilt yttrande

av ledamoten Meidner,  
med instämmande av ledamoten Asp

Undertecknad ansluter sig helt till grundtanken i det principiella avsnittet av trafikutredningens betänkande, att samhällets trafikpolitik bör syfta till ett effektivt fungerande trafikväsende. I en fullsysselsättningsekonomi med knapphet på olika produktionsfaktorer, inte minst mänsklig arbetskraft, kan inte ett trafikpolitiskt system accepteras, som på ett oekonomiskt sätt binder kapital och arbetskraft vid transportväsendet. Trafikregleringar, som har till syfte eller får till verkan att förbehålla transportuppdrag och arbetstillfällen åt en viss grupp av yrkesutövare, har förlorat sitt existensberättigande i en situation, som radikalt skiljer sig från det läge med outnyttjade ekonomiska resurser, som rådde under mellankrigsåren.

Jag instämmer även i utredningens uppfattning att en trafikpolitik, som siktar till en hög samhällsekonomisk effektivitet för transportapparaten, bör modifieras med hänsyn till önskemålet om tillfredsställande transportstandard även för befolkningen inom glesbygderna. Den kollektiva persontrafiken är en verksamhet av public utility-karaktär och kravet på ett effektivt bedrivande av verksamheten får inte leda till att rimliga önskemål om en tillfredsställande transportförsörjning blir eftersatta. Emellertid måste, som utredningen anger, samhället, ej trafikföretagen, svara för de kostnader som upprätthållandet av denna standard kräver, och dessa måste öppet redovisas.

Ehuru jag sålunda utgår från samma principiella överväganden och inte heller på avgörande punkter har erinringar att göra mot målsättningen för det av utredningen framlagda trafikpolitiska programmet — som innebär en successiv uppluckring av nu gällande regleringsanordningar — finner jag det ändå nödvändigt att något närmare utveckla min ståndpunkt i några avseenden, där min uppfattning inte sammanfaller med utredningsmajoritetens. Den ena frågan gäller *metoden* att vinna den ovan angivna trafikpolitiska målsättningen, varvid utredningen enligt min uppfattning starkt överdrivit värdet av fri konkurrens för åstadkommandet av en effektivt arbetande transportapparat. Den andra frågan rör närmast *tidsschemat* för handlingsprogrammets genomförande; enligt min mening råder ett så intimt samband mellan trafikpolitik och trafiksäkerhet, att förändringar på det förstnämnda området inte bör vidtas utan att de åtgärder på det senare området, som kan betingas härav, vidtas samtidigt.

### Konkurrens och regleringar i trafikpolitiken

Det av utredningen enhälligt eftersträvade syftet för trafikpolitiken — en hög grad av samhällsekonomisk effektivitet — skulle bäst nås genom en tillämpning av kostnadsansvarighetsprincipen, nämligen att varje trafikprestation bör bära sina kostnader. Härigenom skapades, teoretiskt sett, likhet i konkurrensvillkoren. Möjligheterna att skapa den likhet i villkoren mellan olika trafikmedel, som enligt utredningen är en förutsättning för effektiv konkurrens, förefaller mig emellertid starkt begränsade. Konkurrensen är i verkligheten alltid en konkurrens om varje transportuppdrag, och de samhällsekonomiska kostnaderna för alternativa transportsätt borde därför beräknas för varje uppdrag och inte för olika transportgrenar som helhet. Stora svårigheter möter vidare att praktiskt genomföra kostnadsansvarighetsprincipen i de fall, där kostnaderna överhuvudtaget kan beräknas. Så t. ex. kan biltrafiken inte belastas olika och taxorna kan inte differentieras med hänsyn till på vilka vägar och vid vilka tider trafiken förs fram. Utan en sådan differentiering — som är administrativt omöjlig att genomföra — kan trafikanterna svårligen påverkas så att konkurrensen leder fram till en transportapparat till lägsta samhällsekonomiska kostnad. Förutsättningen om ett konsekvent genomfört kostnadsansvar som underlag för en i egentlig mening fri konkurrens måste sålunda förbli en ytterligt grov approximation.

Under sådana förhållanden kan jag inte finna det befogat att så ensidigt som utredningens majoritet betona den fria och »sunda» konkurrensen som »en mäktig stimulans till en progressiv ekonomisk utveckling» och så oförbehållsamt lägga den som principiell grundval för den framtida trafikpolitiken. Konkurrensen är enligt min uppfattning endast *ett* av medlen att ge ökad effektivitet åt transportapparaten; samordnande och reglerande ingrepp utgör ett annat. Utredningens praktiska konklusioner innebär också i själva verket, att en kombination av konkurrens och regleringar godtas; mina betänkligheter gäller snarast den frikonkurrensideologi, som utvecklas främst i kap. IV, och från vilken utredningen i sina fortsatta resonemang tvingas att göra så kraftiga avsteg, att en onödig dualism mellan principdeklarationer och praktisk tillämpning uppstår. Denna dualism är mycket påtaglig t. ex. i en formulering, som återfinns i kap. IX (sid. 122): »Samordningen och bedömningen av de investeringar, över vilka det allmänna råder, kan betraktas såsom en motsvarighet till den samordning av investeringsverksamheten, som planmässigt måste ske inom en stor enskild företagskoncern. Skillnaden mellan ett konkurrens-system och ett system med regleringar ligger icke däri, att i konkurrens-systemet ej skulle inrymmas en långt gående planmässighet i fråga om exempelvis investeringsverksamheten inom varje förekommande 'företagssektor'.» Utredningens starka värdesättning av den fria konkurrensen som effektivitetsbefrämjande faktor framtvingar en föga övertygande motive-

ring för de element av samordning, som även enligt utredningsmajoriteten är nödvändiga för en effektivt fungerande transportapparat.

Enligt min uppfattning hade det varit lämpligare, om utredningen hade redovisat och diskuterat de särskilda omständigheter, som försvårar en tillämpning av frikonkurrensprincipen inom transportväsendet. Dessa särdrag är främst två: dels är de fasta anläggningarna inom trafikväsendet så kapitalkrävande, att samhället praktiskt taget helt svarar för dem och därmed för en viss samordning av investeringarna inom olika trafikgrenar; dels kan frågan om trafiksäkerheten — som berör såväl näringsens egna utövare som allmänheten — inte skiljas från behandlingen av de trafikpolitiska problemen. Det första särdraget får den redan av mig framhävda och av utredningen godtagna konsekvensen, att en kombination av konkurrens och samordnande ingrepp fordras för ett effektivt fungerande transportsystem; det senare särdraget gör det nödvändigt att ägna betydande uppmärksamhet åt de verkningar ur trafiksäkerhets- och arbetarskyddssynpunkt, som en förändrad trafikpolitik kan medföra.

#### **Trafiksäkerhetsproblemet**

Verkningarna ur trafiksäkerhets- och arbetarskyddssynpunkt av var och en av de av utredningen föreslagna lättadsåtgärderna enligt första etappen i handlingsprogrammet torde, däri delar jag utredningens uppfattning, vara tämligen begränsade. Deras samlade effekt i dessa avseenden synes mig däremot svår att överblicka. Det är därför enligt min uppfattning mindre lämpligt att bryta ut ett antal delproblem ur det stora sammanhanget och att nu, som en första deletapp, föreslå en avveckling av vissa regleringar utan att erforderlig uppmärksamhet ägnats åt en härav nödvändigjord skärpning av bestämmelserna rörande lämplighetsprövning för trafikutövarna samt av de ur trafiksäkerhetssynpunkt relevanta föreskrifterna. Jag är angelägen framhålla, att mina erinringar mindre är riktade mot de föreslagna uppluckringarna i nu gällande trafikregleringar än mot ofullständigheten och vagheten i utredningens förslag till skärpningar av bestämmelserna rörande ekonomisk lämplighetsprövning för trafikföretagare, trafikövervakning samt arbetstid och arbetarskydd för de inom näringen anställda.

Med hänsyn till den ändrade och friare ram för SJ:s trafikpolitik, som utredningen föreslår, en reform, som utan dröjsmål bör förverkligas, synes det mig rimligt, att den av utredningen föreslagna modifieringen av tillämpningen av 33 § yrkestrafikförordningen snarast kommer till stånd. När det däremot gäller de avsedda lättnaderna på lokaltrafikens område och de fortsatta lättadsåtgärderna i enlighet med de senare etapperna i handlingsprogrammet bör takten i genomförandet bli beroende av i vad mån man lyckas lösa frågorna om ekonomisk lämplighetsprövning och trafiksäkerhet samt eventuellt uppkommande omställningsproblem.

a) *Ekonomisk lämplighetsprövning.* Trafikutredningen synes vara på det klara med att en avveckling av regleringarna för landsvägstrafiken förutsätter en skärpt personlig och ekonomisk lämplighetsprövning för trafikföretagare. Utredningen är sålunda inne på tanken att uppställa ekonomiska lämplighetskrav för tillstånd i yrkesmässig biltrafik i syfte att säkerställa, att denna förbehålls företag med tillräckliga ekonomiska resurser för att garantera en med hänsyn till både trafikanter och yrkesutövare tillfredsställande standard. Jag ansluter mig helt till denna tanke men finner att den fordrar ytterligare konkretisering. Vad det ytterst gäller är att finna former, varigenom man gynnar bildandet av solida företag, som kan ta ansvar gentemot sina anställda och trafikanterna, samtidigt som man undgår uppkomsten av monopolistiska tendenser i ny skepnad. Enligt min uppfattning erfordras här ytterligare överväganden och konkreta anvisningar, som ger bättre uttryck för de här antydda tankegångarna.

b) *Trafiksäkerhet och trafikövervakning.* Trafikutredningen avvisar farhågorna för en viss överdimensionering av lastbilstrafiken som följd av de föreslagna lättnadsåtgärderna som överdrivna. Enligt min mening kan man emellertid inte bortse från risken för en tillströmning av alltför många överoptimistiska småföretagare, med undersysselsättning och nedpressning av både företagsmässig och personlig standard samt uppenbara risker ur trafiksäkerhetssynpunkt som följd. Min från trafikutredningen något avvikande utgångspunkt gör, att jag vill tillmäta trafiksäkerhetsproblemet större betydelse än utredningen har gjort.

Trafikutredningen ägnar visserligen ett kapitel åt trafikövervakningsåtgärder, men vid ett studium finner man, att de föreslagna skärpningsåtgärderna är få och föga genomgripande. En ytterligare förstärkning av ordningsstatspolisen utöver vad femårsplanen för dess utbyggnad förutsätter, säges visserligen vara nödvändig, men samtidigt konstateras, att femårsplanen hittills endast till mycket ringa del har kunnat fullföljas. För kontroll av färdskrivare föreslås en obetydlig personalförstärkning, som skulle möjliggöra en stickprovskontroll, motsvarande ett par procent av den yrkesmässiga biltrafikens färdskrivardiagram. För inte mindre än 20 % av de granskade diagrammen har kontrollen föranlett anmärkningar. Till saken hör, att den yrkesmässiga lokaltrafiken och den privata lastbilstrafiken hittills i praktiken inte underkastats någon efterhandskontroll. Man kan inte undgå intrycket, att utredningens förslag inte innebär någon väsentlig skärpning av trafikövervakningen och att samhället inte står rustat att möta riskerna av en ökad frekvens av överträdelser.

Beträffande frågan om förarnas arbets- och vilotid hänvisar utredningen till en inom trafiksäkerhetsrådet pågående utredning om trötthetsfaktorns betydelse för uppkomsten av trafikolyckor. Uppdraget har sedermera vidgats till att avse en översyn av bestämmelserna rörande körtid, arbetstid och vilotid. När trafikutredningen nu avlämnar sitt betänkande finns resul-



tatet av denna översyn ännu inte tillgängligt. Trafikutredningen anser det vara angeläget, att den mera genomgripande revision av yrkestrafikförordningen, som utförs inom utredningen, kan tillgodogöras resultatet av trafik-säkerhetsrådets utredningsarbete på detta område. Jag finner det anmärkningsvärt, att utredningen framlägger sina ur trafiksäkerhetssynpunkt ingalunda betydelselösa reformförslag innan den kunnat skaffa sig kännedom om det inom rådet utförda arbetet och utan att kunna dra de konklusioner, som detta kunnat ge anledning till.

c) *Omställningsproblem.* Jag delar utredningens uppfattning, att de i den första reformetappen ingående lätnadsförslagen inte torde medföra besvärligheter i socialt avseende av större omfattning. Starkare än utredningen önskar jag däremot framhålla, att omställningsproblemen i god tid bör uppmärksammas av arbetsmarknadsmyndigheterna och att motåtgärder, t. ex. omplacering och omskolning, vidtages i erforderlig utsträckning, i syfte att mildra de svårigheter, som likväl kan uppkomma.

#### **Förslaget om beskattning av traktorer i yrkesmässig trafik**

Trafikutredningens förslag till provisorisk traktorbeskattning skulle, som herr Asp påtalat i sin reservation, medföra vissa orättvisor. Hur dessa orättvisor skall kunna undgås bör enligt min mening bli föremål för framtida överväganden.

## Särskilt yttrande

av ledamoten *Åselius*,  
med instämmande av ledamoten *Kollberg*

I kapitel VIII har trafikutredningen angivit de förutsättningar som enligt utredningens mening bör föreligga för tryggandet av en effektiv konkurrens mellan transportmedlen. En av dessa förutsättningar är att konkurrensen skall äga rum på i möjligaste mån lika villkor. Denna uppfattning delar jag helt liksom utredningens uppfattning att en dylik likhet i konkurrensvillkoren måste först och främst föreligga med avseende å kostnadsbetingelserna, i den mån dessa bestämmes av åtgärder från det allmännas sida. Därför bör också kostnadsansvarighetsprincipen, d. v. s. principen att varje trafikgren själv skall svara för bl. a. den kostnad som den förorsakar samhället, genomföras.

I det följande redogör utredningen även för sådana skatter och andra pålagor som statsmakterna påfört motorismen utan att de motiverats av eller varit betingade av fordonstrafikens kostnadsansvar, exempelvis omsättningsskatten på nya personbilar samt skåp- och stationsvagnar upp till 1 800 kg tjänstevikt ävensom energiskatten. Utredningen konstaterar härvid att de utanför kostnadsansvaret pålagda skatterna är relativt sett obetydliga. Enligt min mening har utredningen inte visat att så är förhållandet och då ett klart avsteg från kostnadsansvarighetsprincipen här föreligger hade utredningen icke bort acceptera detta utan i syfte att trygga den effektiva konkurrensen bort föreslå antingen ett borttagande av ifrågasvarande skatter eller andra trafikpolitiska åtgärder ägnade att likställa transportmedlen i konkurrensen.

## Reservation

*av ledamoten Asp,*

*med instämmande i vad avser slutsatserna, under punkterna 1—3  
av ledamöterna Kollberg och Åselius samt under punkten 3 av ledamoten Meidner*

### **Punkt 1. Ang. trafikutredningens förslag om kooperativ körning (kap. XVII, avsnitt A)**

Utredningsmajoritetens förslag om slopande av föreskriften i 12 § yrkes- trafikförordningen om behovsprövning i sådant fall då ansökan om trafik- tillstånd avser rätt för bolag eller förening, vars samtliga medlemmar eller delägare visas ha behov av godstransporter med lastbil för egen rörelse och vars huvudsakliga uppgift är att tillgodose detta behov, att uteslutande för delägarers eller medlemmars räkning utföra dylika transporter i be- ställningstrafik inom visst samt till detsamma angränsande län kan jag icke ansluta mig till i vad avser begränsningen till trafik inom visst samt till detsamma angränsande län.

Sistnämnda begränsning skulle innebära att man införde räjongbestäm- melser för en viss kategori av yrkesmässig lastbilstrafik, vilket strider mot 1953 års trafikutrednings allmänna trafikpolitiska uppfattning. I sam- manhanget må erinras om den kritik som vid 1936 års riksdag riktades mot propositionen nr 161 med förslag till yrkestrafikförordning, framför allt då i vad detsamma innehöll förslag om en uppdelning av lastbils- trafiken i när- och fjärrtrafik. Bl. a. anförde härutinnan andra lagutskottet i sitt utlåtande nr 54 att teknikens fortsatta framsteg med all sannolikhet komme att ytterligare höja bilarnas användbarhet, varför det måste anses vara ett samhällsintresse, att ett effektivt utnyttjande av den tekniska ut- vecklingen icke genom statliga åtgärder omöjliggjordes eller väsentligt för- svårades. Jag har den bestämda uppfattningen att de sålunda av andra lagutskottet år 1936 redovisade synpunkterna i dagsläget ha ännu större aktualitet icke minst mot bakgrunden av biltrafikens kraftiga expansion under 1950-talet. Under dylika förhållanden kan icke ett system som stänger in lastbilstrafiken, i vilken form den än bedrives, inom geografiskt avgrän- sade områden (räjonger) accepteras.

### **Punkt 2. Ang. trafikutredningens förslag rörande frigivande av vissa skogskörslor (kap. XVII, avsnitt B)**

Som framgår av min reservation mot förslaget om kooperativ körning är jag principiellt emot varje system, som innebär att lastbilstrafiken, i vilken

form den än bedrivs, stänges in inom geografiskt avgränsade områden. I enlighet härmed kan jag icke ansluta mig till utredningsmajoritetens förslag att ett slopande av behovsprövningen för ifrågasatt yrkesmässig trafik med lastbil inom skogsbruket endast skall omfatta transporter inom visst samt till detsamma angränsande län. Denna körning bör släppas helt fri.

I fråga om skogstransporterna är konkurrensen mellan lastbil, flottled och järnväg på ett avgörande sätt bestämd av ekonomiska faktorer. Skogstransporterna med lastbil försiggå — oavsett länsgränser — på sina naturliga transportleder och huvudsakligast då från råvaruområdena inne i landet ut till förädlingsindustrierna vid kusterna. De stora förädlingsindustrier, som byggts och kommer att byggas för skogsbruket i södra och mellersta Sverige, kommer till största delen att få råvarorna levererade per lastbil, vilket givetvis kommer att medföra en kraftig ökning av lastbilsparken inom berörda områden. Det framstår i sammanhanget som angeläget att skogstransportörerna få arbeta under i möjligaste mån lika villkor, bl. a. då i avseende på tillståndsgivningen.

Med den av utredningsmajoriteten förordade ordningen skulle exempelvis ansökan om tillstånd för bedrivande av yrkesmässiga skogstransporter med lastbil från östra Dalarna till Skutskärsindustrierna bli såväl behovs- som lämplighetsprövad medan tillstånd för skogstransporter från östra Jämtland till Gävleområdet, d. v. s. med avsevärt längre transportavstånd än i det förra fallet, skulle meddelas utan behovsprövning. Liknande exempel på det av utredningsmajoriteten förordade systemets praktiska verkningar kunna givetvis anföras även beträffande skogstransporterna i mellersta och södra Sverige.

Jag kan icke finna en dylik ordning, medförande olika förutsättningar för utövande av yrkesmässig lastbilstrafik inom samma transportgren, enkannerligen då inom skogsbruket, godtagbar och är av den bestämda uppfattningen att anledning saknas att för skogstransporterna med lastbil göra någon kategoriklyvning i tillståndshänseende.

**Punkt 3. Ang. trafikutredningens förslag om upphävande av kungörelsen den 23 mars 1945 (nr 75) angående straffrihet i vissa fall vid överskridande av maximilast vid transport av vissa skogsprodukter (kap. XVII, avsnitt B)**

Majoriteten av trafikutredningens ledamöter har förklarat sig biträda vissa tidigare avgivna förslag om slopande av rubr. kungörelse.

Kungörelsen ifråga har tillkommit och är att se som ett hjälpmedel för bedömande av lastvikten vid transporter av skogsprodukter. På intet annat område inom transportsektorn är viktuppskattningen så svår som när det gäller här ifrågavarande transporter. Detta på grund av de stora variationerna i virkes fuktighetshalt, virkes växtliga struktur och fastmasseprocenten. Å andra sidan är möjligheterna att uppskatta volymen av ett

virkesklass relativt goda och särskilt då för dem som inom skogsbruket och trafikföretagen ha att syssla med skogstransporter. I beaktande härav är givetvis uppskattning av vikten av ett virkesklass utan tillgång till en volymviktstabell synnerligen svår. Härutinnan har 1945 års virkeskungörelse visat sig ha en utomordentligt väsentlig uppgift att fylla.

Frågan om en revision av den gällande vikttabellen aktualiserades i samband med det förslag om kungörelsens slopande, som framlades av 1953 års trafiksäkerhetsutredning i dess betänkande »Trafiksäkerhet I» (SOU 1954: 38). I anslutning till detta förslag utarbetade Kungl. Skogsstyrelsen på Kungl. Maj:ts uppdrag sedermera förslag till instruktion för uppskattning av bruttovolymen av rundvirkesklass jämte en reviderad och utbyggd vikttabell, vilket förslag redovisades till Kungl. Maj:t den 20 april 1956. I yttrande över sistnämnda förslag förklarade sig bl. a. Svenska Lasttrafikbilägareförbundet intet ha att erinra emot detsamma samt att instruktionen jämte den nya vikttabellen lades till grund för en revision av 1945 års kungörelse.

I anledning av framställning från Kungl. Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen och Statspolisintendenten den 5 april 1960 om virkeskungörelsens slopande, vilken framställning för närvarande ligger under Kungl. Maj:ts prövning, har lasttrafikbilägareförbundet i samråd med Svenska Transportarbetareförbundet, Skogsbrukets Motortransportkommitté och Näringslivets Trafikdelegation i yttrande den 14 november 1960 uttalat sig för ett bibehållande av 1945 års kungörelse eller att den ersättes med en ny kungörelse, baserad på Skogsstyrelsens 1956 framlagda förslag och med bibehållande av nuvarande straffrihetsbestämmelser. I en till förenämnda yttrande fogad promemoria, utarbetad inom Skogsbrukets Motortransportkommittés sekretariat, anföres bl. a. följande:

»Vikttabellen till kungörelsen SFS 75/45 innebär onekligen en marginal för transportören, som har funnits sedan 1942. Den har därigenom så att säga gått in i transporttänkandet. Tabellvikterna ligga till grund för transportkostnadsberäkningar och taxor samt förarpersonalens ackordslöner. Om kungörelsen upphäves, måste man räkna med kompensationskrav från såväl förarpersonal som transportörer. För den förra kategorien skulle ett slopande av kungörelsen dessutom innebära ett besvärande moment av rättssäkerhet. Lagbestämmelserna vid överskridande av maximilast äro vid strikt tillämpning ganska hårda och en förare kan riskera att genom indraget körkort förlora sitt levebröd. Svårigheterna att rätt bedöma lastvikterna, alldeles särskilt i extrema fall, äro uppenbara — de bestyrkas ju i övrigt av de besvärligheter polisen själv har haft med sina mätningar. För att vara på den säkra sidan måste tydligen lastvolymen minskas under normalfallets tillåtna last för att klara de extrema fallen, vilket ytterligare skulle försvåra skogsbrukets redan nu besvärande transportekonomi.» I

promemorian uttalas vidare att om virkets volymvikter anses för låga i den till kungörelsen fogade tabellen, så kan de revideras. För skogsbrukets del är det ett angeläget önskemål att kungörelsen icke upphäves.

Med beaktande av vad som sålunda framkommit i förevarande fråga och de redovisade synpunkterna från de organisationer, inom vars medlemskretsar är att återfinna de företag och yrkesutövare (trafikutövare och chaufförer) som äro engagerade i och beroende av skogstransporter med lastbil, kan jag icke förorda ett slopande av 1945 års kungörelse. En revidering av bestämmelserna ifråga på sätt föreslagits av ovannämnda organisationer synes vara den riktiga lösningen av frågan.

**Punkt 4. Ang. trafikutredningens förslag rörande statens biltrafiknämnds kompetensområde med avseende å tillstånd till beställningstrafik för godsbefordran (kap. XIX, avsnitt A)**

Mot trafikutredningens förslag om en höjning av gränsen för kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna och biltrafiknämnden enligt 5 § yrkestrafikförordningen till 6 500 kg i fråga om lastbil och 8 000 kg i fråga om lastbil jämte släpvagn har jag intet att erinra.

Däremot anser jag mig icke kunna biträda förslaget att tillstånd som enligt ovanstående skulle tillkomma biltrafiknämnden att meddela dock skall meddelas av länsstyrelsen, därest trafiken skall äga rum uteslutande inom ett område, som icke sträcker sig utöver det län, där i trafiken brukad automobil skall vara stationerad, samt därtill angränsande län.

I reservation mot majoriteten av utredningsledamöternas förslag om kooperativ körning respektive skogskörslor (kap. XVII, avsnitten A och B) har jag redovisat synpunkter, som tala emot införande av några geografiska gränser (räjonger) för lastbilstrafiks bedrivande. Det är min bestämda uppfattning att, lika litet som man kan låta tillståndsgivningen för yrkesmässiga skogstransporter med lastbil spaltas upp så att den i en del fall bleve baserad på behovs- och lämplighetsprövning medan man i andra fall enbart skulle tillämpa lämplighetsprövning, lika komplicerat för att icke säga orealistiskt är det att låta kompetensfördelningen mellan länsstyrelse och biltrafiknämnd bli avhängig av huruvida en med ansökan avsedd lastbilstrafik skall komma att försiggå över en viss länsgräns.

Enligt nu gällande bestämmelser meddelas trafiktillstånd till beställningstrafik för godsbefordran att gälla med viss stationsort varjämte tillståndshavaren anvisas visst lokalområde, inom, från och till vilket han äger bedriva sin trafik.

En tillståndssökande kan, när han inger sin ansökan, visserligen i huvuddrag ange, vilka transporter han avser att utföra, men han kan icke förutse alla de transportuppdrag i övrigt, som han efter erhållet trafiktillstånd kan komma att erhålla. I detta sammanhang må erinras om att av landets ca 12 500 åkerier icke mindre än ca 9 000 är s. k. enbilsåkerier, vilka till

övertvägande delen säljer sina transporttjänster genom för ändamålet bildade ekonomiska föreningar, lastbilcentraler. Genom att de till en lastbilcentral anslutna åkerierna får sina transportuppdrag av centralen, vilken liksom de större åkerierna har att stå den trafikerande allmänheten, befraktarna, till tjänst med de uppdrag de önskar få utförda, måste trafikutövarna städse ha möjlighet att — om än sporadiskt i många fall — kunna ombesörja transporter utanför den räjong, som ett länsstyrelsetillstånd, på sätt utredningsmajoriteten förordat, skulle komma att föreskriva eller innebära.

Införandet av transportavstånd (varierande efter länens storlek och stationsorts belägenhet i länet) såsom kompetensfördelningsnorm skulle vidare knappast medföra någon förenkling för länsstyrelserna i fråga om handläggningen av trafikärenden utan snarare tvärtom. En trafikutövare, som erhållit ett »länsstyrelsetillstånd», skulle så snart han för en transports utförande måste passera någon av de magiska länsgränserna vara nödsakad anhålla om »biltrafiknämndstillstånd», vilken ansökan länsstyrelsen måste utreda på enahanda sätt, som när hans tidigare ansökan avsåg »länsstyrelsetillstånd», endast med den skillnaden att när det gäller gränspassagetillståndet blir det biltrafiknämnden i stället för länsstyrelsen som meddelar beslut i tillståndsförågan. Och inte blott länsstyrelserna utan även de tillståndssökande skulle genom en dylik kompetensfördelning råka in i ett besvärligt system med dubbelansökningar o. s. v.

En dylik ordning synes dessutom för att kunna upprätthållas — om nu detta över huvud taget skulle vara praktiskt möjligt — komma att kräva ett alltför omfattande kontrollsystem.

Därutöver synes det mig, vilket jämväl framgår av den argumentering, som förts i detta avsnitt inom utredningen, att den föreslagna ordningen skulle innebära ett steg på väg mot införande i vårt land av det tyska trafikstillståndssystemet med dels närtrafik-, dels fjärrtrafikstillstånd, ett system, som jag icke kan finna eftersträvansvärt, och som ju för övrigt på sätt redovisats i min reservation mot förslaget om kooperativ körning redan på ett övertygande sätt avvisats av riksdagen i tidigare sammanhang.

Trafikutredningens allmänna strävan har varit att bl. a. söka åstadkomma vissa liberaliseringar av och förenklingar i tillståndsgivningen för den yrkesmässiga lastbilstrafiken. Den av utredningsmajoriteten under förvarande avsnitt förordade kompetensregeln i dess senare del synes mig emellertid innebära ett förslag i motsatt riktning.

Med den utveckling lastbilstrafiken haft i vårt land under 1950-talet och de i samband därmed successivt ökade transportavstånden inom den yrkesmässiga lastbilstrafiken, vilken utveckling säkerligen kommer att accentueras under 1960-talet, synes det mig obefogat att i dagsläget och i nuvarande skede av trafikutredningens arbete frångå den sedan tjugo år tillämpade principen att låta fordons maximilast, d. v. s. viktgränsen, vara den enda

avgörande normen för kompetensfördelningen mellan biltrafiknämnd och länsstyrelse när det gäller tillståndsgivningen för beställningstrafik för godsbefordran.

**Punkt 5. Ang. trafikutredningens förslag om beskattning av traktorer i yrkesmässig trafik (kap. XX)**

Majoriteten av trafikutredningens ledamöter har funnit sig böra föreslå att traktorskatt skall utgå för gummihjulstraktorer, som drives med annat drivmedel än bensin, och som äro avsedda att användas i yrkesmässig trafik annorstädes än uteslutande inom järnvägs- eller fabriksområde eller inhägnat tävlingsområde eller annat dylikt inhägnat område. Efter föreslagna tjänsteviktsklasser skall traktorskatt utgå med årsbelopp om respektive 720, 900 och 1 200 kr.

Den sålunda föreslagna traktorskatten är att se som ett provisorium i avvaktan på de ytterligare utredningar, som befunnits påkallade före ett mera definitivt ställningstagande i förevarande skattefråga. Med hänsyn härtill finner jag mig kunna acceptera de nu föreslagna skattebeloppen.

Däremot synes den i förslaget angivna begränsningen av skatteplikten till endast traktorer i yrkesmässig trafik komma att medföra underliga konsekvenser i tillämpningen. En skogsarbetare, som ersatt sin häst med en traktor och sedan utför yrkesmässiga transporter med traktorn, blir skattskyldig för densamma, även om transporterna uteslutande framgå i terräng, medan åter skogsbolag, trävaruhandlare och jordbrukare som med sina traktorer utföra transporter för egen räkning ej bli skattskyldiga även om deras transporter uteslutande gå på allmän landsväg. Ett skattesystem med dylika konsekvenser anser jag icke acceptabelt.

Inom utredningen har man varit enig om att en beskattning av traktorerna måste genomföras för att ernå något så när likartade konkurrensbetingelser inom landsvägstrafiken. Den utformning som majoritetetsförslaget nu erhållit innebär att endast vissa kategorier av trafikutövare skulle åläggas skattskyldighet, vilket enligt min uppfattning medför en ny snedvridning av konkurrensbetingelserna. Man söker ernå rättvisare konkurrensbetingelser mellan lastbilar och traktorer i yrkesmässig trafik men inför samtidigt en kategoriklyvning i skattehänseende mellan traktorer i egna körningar (skattefria) och traktorer i yrkesmässig trafik (skattepliktiga). Olägenheterna härav bli, som framgår av den exemplifiering jag här förut gjort, särskilt framträdande inom skogstransporter.

I sammanhanget bör jämväl erinras om att det nu föreslagna provisoriet i praktiken kan bli gällande åtskilliga år framåt.

Kriteriet för skattskyldighet på vägtrafikbeskattningens område bör vara att fordon trafikera det allmänna vägnätet, och härutinnan göres ej någon åtskillnad mellan bilar som används för transporter för egen eller annans räkning. Samma princip måste gälla för traktorerna.



För att i någon mån ernå den med den föreslagna provisoriska traktor-skatten åsyftade likheten i beskattningshänseende, synes det mig därför erforderligt att den föreslagna skatteplikten utsträcker till att omfatta *jämväl* traktorer, som användas för icke yrkesmässiga skogstransporter på allmän landsväg, med undantag av transporter mellan olika delar av samma brukningsenhet eller enstaka transporter för försäljning eller inköp.

## Reservation

av ledamoten Kollberg

Ett viktigt inslag i den trafikpolitiska debatten i vårt land har sedan början av 1950-talet varit kritiken mot regleringssystemet på biltrafikens område och tillämpningen av detta. Dessa från bl. a. trafikantkår framförda önskemål om ändringar i lagstiftningen utgjorde även en av anledningarna till att 1953 års trafikutredning tillsattes, vilket framgår av direktiven.

Trafikutredningen har emellertid utgått från den uppfattningen att det skulle till övervägande del vara inom järnvägssektorn som nackdelarna av den nuvarande ordningen framträda (kap. II punkt 9). Denna syn på trafikpolitiken har föranlett utredningen att företaga en mycket grundlig genomgång av de järnvägsekonomiska frågorna. Utredningen framlägger även en rad förslag i syfte att göra järnvägarna konkurrenskraftiga, däribland äskanden om bidrag över statsbudgeten på ca 200 milj. kronor årligen till driften vid SJ.

Redan för ett ställningstagande till förslag av så långtgående natur krävs det förutom en belysning av vilken utveckling som är att vänta för de konkurrerande trafikmedlen i ett system präglad av de trafikpolitiska principer utredningen förordat och som syftar till en fri konkurrens på lika villkor även förslag till åtgärder på de konkurrerande trafikmedlens område. Utredningen har emellertid nu nöjt sig med att på biltrafikområdet framlägga förslag av tämligen begränsad räckvidd. En säker bedömning av utredningens vittgående förslag på järnvägsområdet, däribland ett ställningstagande till bidragsbeloppet, är därmed icke möjlig. Enligt min mening hade utredningen redan nu bort föra utredningsarbetet vidare i syfte att få fram *en konkret och på kort sikt tidsbestämd plan för en avveckling eller genomgripande reformering av gällande biltrafikreglering*. En sådan plan, innefattande bl. a. förslag om behovsprövningens borttagande, är desto angelägnare som sedan många år vårt näringsliv och våra trafikanter i övrigt förorsakats onödiga merkostnader och andra svårigheter genom den nuvarande ordningen. Det av utredningen framlagda handlingsprogrammet är enligt min mening alltför diffust och obestämt och fyller således icke de anspråk som i detta hänseende kunna ställas. Ytterligare ett skäl för ett sådant i detalj genomarbetat förslag till ändringar på biltrafikregleringens område är att utredningen i samband med att den förordar lättnader i regleringen samtidigt inriktar sig på en ny typ av restriktioner såsom räjongbegränsningar, vilket närmare behandlas i särskild reservation.

Med hänsyn till det anförda vill jag understryka att först när de trafikpolitiska reformförslagen framlagts både på järnvägs- och biltrafikområdet kan det bedömas huruvida den likhet i konkurrensvillkoren uppnås mellan olika trafikmedel, vilken trafikutredningen uppställt som ett mål.

#### **Tryggandet av en effektiv konkurrens mellan transportmedlen (kap. II och VIII)**

Trafikutredningen har i kapitel VIII behandlat de metoder som stå till buds att genom statliga regleringsåtgärder kompensera de olika trafikgrenarna för belastningar med avseende å upprätthållande av olönsam trafik. Härvid har särskilt beaktats statsbidragsmetoden och utjämningsfondsmetoden. Driftbidraget till Statens Järnvägar lämnas för närvarande enligt statsbidragsmetoden och trafikutredningen förordar att så sker även fortsättningsvis.

Av utlåtandet bl. a. i kapitel II punkt 7 framgår emellertid att utredningen funnit, att även *utjämningsfondsmetoden* synes vara förenlig med ett system med effektiv konkurrens och i samma kapitel punkt 10 att utredningen efter det att frågan om den framtida vägtrafikbeskattningen behandlats skall återkomma med synpunkter på en finansiering via utjämningsfondsmetoden.

För min del måste jag redan nu avvisa tanken på att via en utjämningsfond inom transportapparaten finansiera olönsam trafik, eftersom jag anser att detta skulle medföra en ytterligare och ny form av beskattning av transportapparaten. Härtill kommer att den utformning som utjämningsfondsmetoden kan komma att få skulle särskilt belasta biltrafiken och därigenom icke vara förenlig med målsättningen effektiv konkurrens på lika villkor.

När utredningen i samma kapitel förordar att *SJ taxor* i fortsättningen icke skall vara offentliga samt att likabehandlingen av SJ kunder i fråga om *vagntilldelning och avgiftsnedsättningar* skall upphöra, kan jag icke anse att den haft tillräckliga skäl härför. Dessa spörsmål kräver ytterligare belysning och frågan om offentlighetsprincipen bör prövas i ett större sammanhang.

Vidare anser jag mig böra biträda de synpunkter på de skattemässiga pålagorna på transportmedlen samt dessas inverkan på konkurrensvillkoren, vilka framförts av ledamoten Åselius i särskilt yttrande.

#### **Trafikinvesteringarna (kap. IX)**

Trafikutredningen ansluter sig i stort sett till den uppfattningen att det allmännas investeringsverksamhet kan styras av konkurrens- och efterfrågeprinciperna. Jag delar helt denna mening men anser att utredningen frångått denna sin grundsyn då den samtidigt hävdat att särskilda *avgiftsdiffe-*

*rentieringar eller fysiska regleringar* i vissa fall skulle — till undvikande av felaktigheter i efterfrågeinriktningen — övervägas för att styra efterfrågan på ett ur samhällsekonomisk synpunkt riktigare sätt. Här antydda åtgärder inger allvarliga betänkligheter redan ur principiell synpunkt vartill kommer att det icke visats att sådana åtgärder kunna genomföras på ett praktiskt och smidigt sätt.

#### Trafikpolitiskt handlingsprogram (kap. X)

Redan i det föregående har jag redovisat mina allmänna synpunkter på det trafikpolitiska handlingsprogrammet som jag anser vara ofullständigt. Vad speciellt gäller den första reformetappen önskar jag anmäla en avvikande uppfattning i två avseenden, nämligen beträffande fjärrtrafiken med lastbil samt godsavgiften inom den inrikes luftfarten.

Trafikutredningen föreslår, att prövningen av ansökningar om *tillstånd till transportförmedling* måtte i vissa avseenden modifieras. Detta förslag kan jag icke biträda då jag anser att ett realiserande av förslaget icke skulle tillgodose rimliga anspråk från trafikanternas sida på en ändamålsenlig ordning inom den fjärrgående lastbilstrafikens område. Den restriktivitet som kännetecknat tillståndsgivningen till transportförmedling under en följd av år har skapat mycket allvarliga problem för näringslivet och fördyrat dess transporter samt slutligen lett till ett oeffterrättligt tillstånd. Det torde vara allmänt känt att en väsentlig uppmjukning sedan länge krävts i regleringen på detta område. Med hänsyn härtill hade utredningen med förtur bort behandla hithörande spörsmål och icke åtnöja sig med att framlägga förslag som till synes kunna te sig som uppmjukningar men som i verkligheten innebär ett konserverande av ett konkurrenshämmande och kostnadsfördyrande tillståndsstopp. Ett mera långtgående förslag borde dessutom ha varit naturligt mot bakgrunden av de anmärkningsvärda förhållanden som kännetecknat handläggningen av tillståndsärendena beträffande fjärrtrafiken sedan mitten av 1950-talet.

Vad beträffar *godsavgiften inom den inrikes luftfarten* anser jag att trafikutredningen saknat fog för att nu förorda dess införande. Något beslut beträffande luftfartsverkets ekonomiska målsättning och kostnadsansvar kan icke anses föreligga och ett förord för denna avgift måste därför anses innebära ett föregripande av ett ståndpunktstagande i frågan. En godsavgift tillför f. ö. luftfartsverket tämligen begränsade medel men kan likväl få skadeverkningar på den godsbefordran som förekommer med flyg och skulle särskilt drabba trafiken mellan Stockholm och Visby. Jag anser alltså att frågan om en utvidgning av nuvarande kostnadsansvarighet för den civila luftfarten bör prövas först sedan det klarlagts och beslut fattats om vilka kostnader som skall täckas av den civila luftfarten och av den allmänna budgeten.

**Landsvägstrafiken: Kooperativ körning och skogskörslor (kap. XVII)**

Mot utredningens förslag beträffande kooperativ körning och skogskörslor har reservation anmälts av ledamoten Asp, som anfört betänkligheter mot att begränsa trafiken när det gäller kooperativ körning och ett frigivande av vissa skogskörslor till län och angränsande län. Även jag anser att en sådan begränsning av lastbilstrafikens rörelsefrihet genom införande av *räjongbegränsningar* är obefogad och biträder således de av ledamoten Asp i dessa avseenden avgivna reservationerna, liksom hans reservation beträffande utredningens förslag om upphävande av kungörelsen den 23 mars 1945 (nr 75) angående straffrihet i vissa fall vid överskridande av *maximilast vid transport av vissa skogsprodukter*.

**Statens biltrafiknämnds kompetensområde och sammansättning m. m. (kap. XVIII och XIX)**

Trafikutredningen föreslår en ändring av gränsen för kompetensfördelningen mellan länsstyrelserna och biltrafiknämnden innebärande att tillstånd att i beställningstrafik använda lastbil med maximilast överstigande 6 500 kg och lastbil jämte släpvagn överstigande 8 000 kg skall meddelas av biltrafiknämnden samt tillstånd för mindre bilar av länsstyrelserna.

Tillstånd, som skulle tillkomma biltrafiknämnden att meddela, skulle dock få meddelas av länsstyrelserna, därest trafiken skulle äga rum utslutande inom ett område, som icke sträcker sig utanför det län där i trafiken brukad bil skall vara stationerad samt därtill angränsande län.

En räjongbegränsning, vilket trafikutredningens förslag i realiteten skulle innebära, kan jag, i likhet med herr Asp såsom närmare utvecklats i en av honom avgiven reservation, icke acceptera. Jag anser emellertid, att en fullständig decentralisering av *tillståndsgivningen för beställningstrafik för godsbefordran* nu bör komma till stånd i enlighet med 1958 års besparingsutrednings förslag. I fortsättningen bör alltså enligt min mening all sådan tillståndsgivning ombesörjas av länsstyrelserna.

Trafikutredningen förordar vissa förstärkningar av *biltrafiknämndens personalresurser* samt vidare ändringar i *nämndens arbetsformer och organisation*. Som motiv för personalförstärkningarna har åberopats behovet av ökad kontroll av färdskrivardiagrammen. Oavsett vilken uppfattning man kan ha om färdskrivardiagrammens betydelse måste man ställa sig tveksam till lämpligheten av en sådan utbyggnad, särskilt som utredningen själv antytt användningen av maskinella hjälpmedel för kontrollen. Jag har dessutom redan förordat en decentralisering av nämndens arbetsuppgifter till länsstyrelserna i betydande omfattning. Här anförda skäl jämte den förestående successiva avvecklingen av biltrafikregleringen synes mig tala för att nämndens kansli i vart fall icke utbygges och att med ifrågasatta ändringar av beslutsformer och organisation bör kunna anstå.

**Sjöfartsstyrelsens överförande till Kommunikationsdepartementet (kap. IV)**

Trafikutredningen har i det nu framlagda betänkandet icke nämnvärt berört sjöfartens problem. Likväl har utredningen ansett sig föranlåten uttala att *Sjöfartsstyrelsens* överförande till Kommunikationsdepartementet är önskvärt. Med det nära samband som finnes mellan utrikeshandel och sjöfart och som länge manifesterades genom sjöfartsadministrationens förläggning till Kommerskollegium finns det starka skäl som tala för att Sjöfartsstyrelsen även i fortsättningen bör underställas Handelsdepartementet. I vart fall bör icke något förord för en ändring i nuvarande ordning avgivas innan frågan blivit ingående utredd och belyst från olika utgångspunkter.



# NORDISK UDREDNINGSSERIE (NU) 1961

1. Den nordiske husholdshøgskolen.
2. Nordens folkelige akademi.
3. Nordisk filmsamarbeid.



# STATENS

## OFFENTLIGA UTREDNINGAR 1961

### *Systematisk förteckning*

(Siffrorna inom klammer beteckna utredningarnas nummer i den kronologiska förteckningen)

#### **Justitiedepartementet**

Begravningsplatser och gravar. [5]  
Underrätterna. [6]  
Den allmänna brottsregistreringen. [11]  
Pensionsstiftelser. I. [14]  
Kriminalvård i frihet. [16]  
Vissa frågor rörande allmänna val. [20]  
Författningsutredningen. V. Organisationer. Beslutsteknik. Valsystem. [21]

#### **Utrikesdepartementet**

Den svenska utvecklingshjälpens administration. [22]

#### **Försvarsdepartementet**

Enhetlig ledning av krigsmakten. [7]  
Totalförsvarets upplysningsverksamhet. [18]

#### **Socialdepartementet**

Byggnadsindustrins arbetskraft. [19]

#### **Kommunikationsdepartementet**

Statliga belastningsbestämmelser av år 1960 för byggnadsverk. [12]  
Svensk trafikpolitik. I. [23]

#### **Finansdepartementet**

Sparstimulerande åtgärder. [2]  
Automatisk databehandling inom folkbokförings- och uppbördsväsendet. [4]  
Preliminär nationalbudget för år 1961. [10]

#### **Ecklesiastikdepartementet**

1957 års skolberedning. 5. Hjälpmedel i skolarbetet. [17]

#### **Jordbruksdepartementet**

Totalisatorverksamheten. [1]  
Lantbrukets yrkesskolor. [13]

#### **Handelsdepartementet**

Effektivare prisövervakning. [3]

#### **Inrikesdepartementet**

Om läkarbehov och läkartillgång. [8]  
Principer för en ny kommunindelning. [9]  
Polisens brottsbekämpand verksamhet. [15]