

**Nr 11.**

Ankom till riksdagens kansli den 17 april 1945 kl. 2 em.

*Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående införande av genomgående taxeberäkning mellan statsbanorna och statens järnvägars busslinjer i Bohuslän.*

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 351, har herr *Staxäng m. fl.* hemställt, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om åtgärder för införande snarast möjligt av genomgående taxeberäkning mellan statsbanorna och statens järnvägars busslinjer i Bohuslän.

I fråga om motiveringen får utskottet hänvisa till motionen.

Utskottet har i vederbörlig ordning inhämtat utlåtanden över motionen från järnvägsstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län, kommerskollegium, 1944 års trafikutredning och handelskammaren i Göteborg, varjämte utskottet haft tillgång till ett av handelskammaren i Karlstad för Värmland, Dalsland och Bohuslän avgivet yttrande.

*Järnvägsstyrelsen* åberopar först en av samtrafikförvaltningen hos Kungl. Maj:t gjord framställning rörande godssamtrafiken på Gotland i vilken framställning bl. a. framhållits, att säregna organisatoriska förhållanden, framförallt i expeditionellt avseende, i regel ej torde medge samtrafik, men att fall dock kunde förekomma, där förutsättningar kunde finnas för en dylik godssamtrafik och där dess åvägabringande måste sägas vara av samhällelig betydelse.

Vidare hade förvaltningen anfört följande:

»Vid en utvidgning av godssamtrafikföreskrifterna till att omfatta även billinjer torde endast undantagsvis systemet med genomräkning av frakten (enligt statens järnvägars taxa) för den sammanlagda järnvägs- och bilsträckan, eventuellt båtsträckan, komma ifråga. Sådan genomräkning av frakten förekommer vid de två enda billinjer, som för närvarande äro anslutna till järnvägarnas godssamtrafik, nämligen linjerna Övertorneå—Pajala och Arvidsjaur—Arjeplog, för sistnämnda linje dock med visst extra tillägg för bilsträckan. I stället torde i de flesta fall fraktberäkningen komma att ske genom hopläggning av frakten å ömse sidor om anslutningsstationen. Så sker för närvarande beträffande ett fåtal järnvägar av mindre betydelse, såsom Kosta—Lessebo, Göteborg—Särö och Lidingöjärnvägarna, samt dessutom beträffande Gotlands järnväg och fartygsleden Nynäshamn—Visby. Samtrafiken härvidlag innebär sålunda, att trafikanterna äga möjlighet att få godset direkt expedierat från och till dessa järnvägar.»

För egen del anförde järnvägsstyrelsen bland annat följande.

Vad angår statens järnvägars linjer i Bohuslän ha därjämte vissa andra lättnader ur expeditionssynpunkt medgivits för såväl den ankommande som den avgående trafiken på billinjerna, ehuru väl dessa anordningar icke konstituera sådan godssamtrafik i egentlig mening, som är regel vid enbart järnvägstransport. — Av ännu större värde för bohuslinjerna torde vara, att personsamtrafik finnes anordnad mellan alla i personsamtrafik deltagande järnvägsstationer och de största platserna vid billinjerna samt mellan vissa större stationer och ytterligare ett antal bilhållplatser. Personsamtrafiken innebär försäljning av direkta biljetter, direkt inskrivning av resgods, cyklar m. m. Avgifterna beräknas genom att lägga tillsammans vederbörande avgifter för järnvägs- och bilsträckorna.

Vad motionärerna nu åsyfta är icke blott en sådan samtrafik i teknisk mening, som avsågs i förenämnda skrivelse från samtrafikförvaltningen, utan därjämte avgiftsberäkning för sammanlagda km-talen av järnvägs- och billinjesträckorna efter de för järnvägstransport gällande tarifferna. Sagda båda anordningar stå i samband i så måtto, att den tekniska samtrafiken uppenbarligen är en förutsättning för tariffering efter sammanlagda avstånd. Sagda beroende är däremot inte ömsesidigt, såsom visas av bestämmelserna om praktiskt taget all personsamtrafik och viss godssamtrafik i vårt land samt om godssamtrafik med och i utlandet, inom vilken regelmässigt tillämpas s. k. snittariffering, d. v. s. avgiftsberäkning för varje särskild förvaltning. En sådan snittariffering ligger särskilt nära till hands, om i en transportsträcka ingå trafikmedel av skilda slag, eftersom kostnadsförhållandena i sådant fall alltid uppvisa stora växlingar.

Av vad nu anförts torde tydligt framgå, att frågan om genomgående avgiftsberäkning är den vida större av förevarande båda spörsmål. Det torde också vara uppenbart, att sagda fråga kan anses intaga en relativt central ställning inom 1944 års trafikutrednings vidsträckta undersökningsområde, medan den taxetekniska samtrafiksfrågan i nämnda hänseende framstår såsom endast periferisk.

Då Kungl. Maj:t likväl, som jämväl i motionen meddelas, funnit skäl till trafikutredningen hänskjuta sistnämnda fråga, så synes det vid ett eventuellt beslut om utredning beträffande avgiftsberäkningen näppeligen kunna komma ifråga att låta ett sådant uppdrag gå åt annat håll. Järnvägsstyrelsen har för sin del självfallet intet att erinra mot att särskild uppmärksamhet ägnas åt båda här nämnda frågor vid den allmänna utredning beträffande biltrafikens kostnads- och taxeförhållanden, vars verkställande torde bliva en av trafikutredningens viktigare uppgifter.

Då vid behandlingen av sagda frågor givetvis måste beaktas all av järnvägsförvaltning bedriven biltrafik, finnes enligt styrelsens mening icke anledning nu överväga några särskilda åtgärder i taxeberäkningshänseende

beträffande den statliga biltrafiken i Bohuslän, detta så mycket mindre som av denna trafik berörda bygder redan intaga en ställning, vilken framträder som relativt gynnsam vid jämförelse med förhållandena på en del andra håll. Styrelsen syftar här närmast på vissa bygder i inre Norrland, vars befolkning med väsentligt större skäl skulle kunna göra anspråk på en sådan subventionering av trafiken, som motionärerna ifrågasatt för Bohusläns del.

Erinras må också därom, att om åtgärder skulle vidtagas till förbilligande av transporterna enbart i den med järnväg samförvaltade biltrafiken, de från järnväg avlägsna orter, vilka betjänas av privata, icke järnvägsägda billinjer, därmed skulle komma i en relativt sett ännu mera missgynnad ställning än för närvarande.

Under hänvisning till vad nu anförts och med särskilt framhållande, att härande skäl icke synas föreligga att ur ovanberörda större sammanhang utbryta frågan, vilka avgifter böra gälla för den statliga biltrafiken i Bohuslän, får järnvägsstyrelsen avstyrka föreliggande motion.

Länsstyrelsen i Göteborgs och Bohus län anser, att frågan om anordnande av samtrafik mellan järnväg och buss är ett spörsmål, som berör även andra delar av vårt land än Bohuslän; en lösning av frågan blott för sagda landskap torde vara svår att genomföra. Frågan behandlas för närvarande av 1944 års trafikutredning, och länsstyrelsen ifrågasätter, om icke resultatet av sagda utredning bör avvaktas. För främjande av saken kunde möjligen tänkas, att utredningen framlade ett förslag utan att avvakta slutförandet av samtliga sina arbeten. I vad mån möjlighet föreligger till ett sådant förfarande undandraget sig dock länsstyrelsens bedömande.

Kommerskollegium framhåller, att med hänsyn till den betydelse, som fraktkostnaderna därvidlag ha — och detta måste för Bohusläns del ej minst gälla frakterna på statens järnvägars därvarande billinjer — vore det självfallet önskvärt, om genomgångsfrakterna mellan statsbanorna och ifrågavarande billinjer kunde reduceras. Även om icke zontariffen i full utsträckning kunde sättas i tillämpning, vore det måhända tänkbart med en viss reduktion utan att tariffekonomiskt sunda principer dock behövde åsidosättas. I likhet med handelskammaren i Göteborg har kollegium alltså i och för sig intet att erinra mot om vissa sänkningar i de bohuslänska billinjernas tariffer kunde genomföras. Beaktas måste dock härvid de konsekvenser dessa sänkningar kunna medföra för andra likartade privatägda trafikföretag, vilka även de fylla samhälleligt viktiga transportuppgifter. Med hänsyn särskilt till att frågan om billinjernas inlemmande i den allmänna godsamtrafiken så sent som den 30 december 1944 av Kungl. Maj:t hänskjutits till 1944 års trafikutredning till övervägande torde någon riksdagens åtgärd ej vara påkallad. Detta gäller i all synnerhet för närvarande, då bland annat rådande brist på gummi nödvändiggjort synnerligen hårda restriktioner för

biltrafikens del. Under åberopande av det sagda får kollegium avstyrka motionen.

*1944 års trafikutredning* anför bl. a.

Då motionen angives ansluta sig till en av samtrafikförvaltningen gjord framställning torde det vara lämpligt att först belysa dennas innebörd, vilken motionärerna i viss mån synas ha missuppfattat. Den i Kungl. Maj:ts föreskrifter av år 1929 reglerade »kvalificerade» samtrafik, som sker mellan olika järnvägar, innebär bl. a. en sådan genomgående taxeberäkning som den av motionärerna önskade. Däremot förekommer genomgående taxeberäkning icke vid den samtrafik mellan järnvägar och fartygslinjer, som samtrafikförvaltningen enligt Kungl. Maj:ts nyssnämnda föreskrifter äger medgiva. I sin framställning om bemyndigande att medgiva samtrafik även med billinjer har förvaltningen framhållit *dels* att på grund av biltrafikens säregna organisatoriska förhållanden sådan samtrafik kan ifrågakomma endast beträffande billinjer av särskild omfattning och betydelse, *dels* att även i dessa fall systemet med genomräkning av frakten enligt SJ taxa endast undantagsvis bör tillämpas. Samtrafikförvaltningens hemställan sammanfaller sålunda till sitt syfte ingalunda med motionärernas. Ett inlemmande av billinjer i den allmänna samtrafiken medför överhuvud taget icke i och för sig en genomgående taxeberäkning utan syftar i första hand till vissa expeditionella förenklingar, främst direkt expediering av godset, samt till vissa konsekvenser beträffande ansvar för godset m. m.

Det i motionen framförda förslaget, vilket sålunda är avsevärt mera vittgående än samtrafikförvaltningens, torde icke lämpligen kunna behandlas såsom en speciell Bohuslänsfråga. Ett bifall till motionen skulle uppenbarligen rulla upp taxeberäkningsproblemet för hela landet. För exempelvis Norrland, Dalarna och Värmland med deras ofta långa biltransporter till och från järnväg torde frågan i själva verket ha större ekonomisk betydelse.

Såsom ovan antytts innefattar frågan om samtrafik mellan billinjer och andra trafikmedel flera olika spörsmål. Vad särskilt angår det av motionärerna berörda spörsmålet om genomgående taxeberäkning, är detta mycket vittutseende. Såsom framhållits bl. a. av statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet i andra kammaren den 29 juni 1943 i ett interpellationssvar till herr Skoglund i Umeå, skulle en sådan taxeberäkning förutsetta, att statens järnvägars taxa tillämpas jämväl för biltransporten, vilket f. n. icke är fallet. Härigenom och genom den ytterligare nedgång i avgiften för biltransporten, som i vissa fall — nämligen då den sammanlagda bil- och järnvägstransporten överstiger 192 km — blir följderna av en genomräkning av frakten, skulle statens järnvägar få vidkännas betydande ekonomiska konsekvenser. Dessas storlek är dock helt outredd och en utredning möter svårigheter på grund av bristen på statistiska uppgifter om antalet och längden av de transporter, som från billinjer övergå till järnväg.

Trafikutredningen — som för att få material till en bedömning av förevarande problem igångsatt insamling av uppgifter rörande den faktiska men ej formellt reglerade samtrafik, som nu förekommer — får hemställa, att motionen f. n. icke måtte föranleda någon åtgärd.

*Handelskammaren i Göteborg* anför i huvudsak.

Den föreliggande motionen synes vara uttryck för en önskan från trafikanternas sida att draga en konsekvens av den organisationsform SJ på senare tid tillämpat i fråga om den med järnvägen samordnade biltrafiken. Ett bifall till motionen skulle otvivelaktigt innebära en ekonomisk fördel för trafikanterna. Vilka kostnader reformen skulle medföra för SJ kan emellertid ej bedömas. Särskilt bör dock hänsyn tagas till, att om motionen beträffande Bohuslän bifalles, trafikanterna inom alla andra landsändar, där SJ har eller får busslinjer, komma att framställa liknande krav på genomgående taxor, vilka krav näppeligen lära kunna avvisas.

Därest det med hänsyn till de särskilda förhållandena beträffande näringslivet i Bohuslän skulle finnas befogat och möjligt att vidtaga särskilda åtgärder för att stödja detsamma, exempelvis genom sänkningar i frakttaxorna vid SJ:s busstrafik, har handelskammaren i och för sig intet att erinra häremot. Däremot anser handelskammaren, med stöd av vad ovan anförts, att den av motionärerna föreslagna utvägen att införa genomgående taxeberäkning mellan järnvägar och bussar är ur allmänna synpunkter olämplig och får därför avstyrka motionen.

*Handelskammaren i Karlstad* uttalar den uppfattningen, att en genomgående taxeberäkning mellan järnvägar och busslinjer för Bohuslänns vidkommande icke torde vara av den betydelse för provinsens näringsliv, som motionärerna förutsätta och i varje fall icke av sådan storleksordning, att fördelarna därav uppväga de med ett dylikt förfaringssätt sannolikt förenade nackdelarna.

På frågan synes nämligen böra läggas även en annan synpunkt, som handelskammaren vid sitt ståndpunktstagande funnit mera avgörande. Ett införande av en genomgående taxeberäkning i Bohuslän skulle måhända snart komma att följas av krav på liknande åtgärder även annorstädes och leda till för bilgodstrafik i riket säkerligen föga lyckliga konsekvenser. Genom ett även taxemässigt inlemmande av buss- och lastbilstrafiken i järnvägsorganisationen komme bilrörelsen i en självfallet mycket oförmånlig ekonomisk relation till järnvägsrörelsen, vilket otvivelaktigt skulle komma att verka hämmande på bilismens naturliga utveckling.

Handelskammaren bedömer frågan med huvudsaklig utgångspunkt från detta sammanhang och anser sålunda den av motionärerna förordade utvägen att genom införande av genomgående taxeberäkning mellan statsbanorna och statens järnvägars busslinjer i Bohuslän söka stödja provin-

sens näringsliv vara ur allmänna synpunkter olämplig, varför kammaren finner sig böra på anförda grunder avstyrka motionen ifråga.

*Utskottet.* För egen del får *utskottet* anföra följande.

Syftet med motionen är att stimulera Bohusläns, av konjunkturerna för närvarande kännbart berörda näringsliv, genom förbilligande av fraktkostnaderna på det kombinerade trafiknätet järnväg—billinje. Såsom framgår av de över motionen avgivna yttrandena förekommer mångenstädes i landet samarbete mellan nämnda båda former av trafikmedel — dock endast i undantagsfall och på grund av alldeles särskilda förhållanden på basis av genomgående taxeberäkning. Att utsträcka principen om genomgående taxeberäkning att omfatta jämväl Bohusläns förbindelser synes emellertid mindre lämpligt av flera grunder. Av det speciella organet för provinsens ekonomiska liv, handelskammaren i Karlstad, har framhållits, att en åtgärd i motionens syfte näppeligen kunde förväntas åvägbringa åsyftad lättnad i den utsträckning, motionärerna förutsätta. Den skulle däremot med säkerhet giva anledning till liknande krav från andra delar av landet, där samma svårigheter kunde med till äventyrs ännu större fog åberopas. Genomförandet av den begärda åtgärden i en väntad större omfattning skulle utan tvivel medföra för järnvägsekonomin mycket kännbara följder, vilka för närvarande icke låta sig överskådas. Redan av dessa skäl finner sig utskottet, som konstaterat, att vissa för Bohusläns näringsliv viktiga varor, t. ex. konserver, redan nu beretts fraktlättnader, ej böra föreslå ytterligare åtgärder i motionens syfte. Härtill kommer emellertid, att hela den fråga om trafikmedlens koordinering och inbördes avvägning, varav nu föreliggande spörsmål utgör endast en detalj, anförtrotts 1944 års trafikutredning. Denna har givetvis ännu ej haft tillfälle taga ställning i ämnet. Då emellertid utredningens resultat kan förväntas innefatta ställningstagande till och lösning av jämväl det med motionen avsedda spörsmålet, anser sig utskottet icke av denna grund böra biträda motionärernas krav om vidtagande av separata åtgärder för tillgodoseende av Bohusläns trafikbehov och får fördenskull, under åberopande av innehållet i de avgivna utlåtandena och med särskild hänsyn till vad 1944 års trafikutredning anför, hemställa,

att motionen II: 351 icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd.

Stockholm den 12 april 1945.

På utskottets vägnar:

L. O. SKANTZE.

Närvarande: Herrar *Skantze*, *Hedqvist*, fru *Svedberg*, herrar *Boman* i Stavsund, *Severin* i Gävle, *Persson* i Svensköp, *Engström*, *Nilsson* i Varuträsk, *Jansson* i Aspeboda och *Sveningsson*.