

Nr 7.

Ankom till riksdagens kansli den 4 april 1946 kl. 2 em.

Andra kammarens tredje tillfälliga utskotts utlåtande i anledning av väckt motion angående utredning om införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill anslutna billinjer.

I en inom riksdagens andra kammare väckt, till dess tredje tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 186, har herr *Staxäng m. fl.* hemställt, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t ville anhålla, att Kungl. Maj:t med beaktande av de i motionen anförda synpunkterna ville föranstalta om utredning bl. a. av frågan om genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill anslutna billinjer.

Av motionen framgår, att motionärerna önska utredning rörande följande problem, nämligen *dels* om införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill anslutna billinjer, *dels* om utvidgad tillämpning av s. k. veckoslutsbiljetter sålunda, att de skola gälla även vid busslinjer samt att dylika biljetter må lösas jämväl vid andra stationer än sådana som äro belägna i städer, *dels ock* om utsträckt giltighetstid för månadsbiljetter för skolbarn.

I övrigt får utskottet beträffande motiveringen hänvisa till motionen.

Över motionen hava yttranden inhämtats från järnvägsstyrelsen, 1944 års trafikutredning och handelskamrarnas nämnd, varjämte utskottet beretts tillfälle taga del av ett av skolöverstyrelsen avgivet utlåtande.

Järnvägsstyrelsen uttalar beträffande frågan om införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill anslutna billinjer, att styrelsen anser det naturliga vara att avvakta resultatet av 1944 års trafikutrednings arbete, innan statsmakterna gå att fatta något ytterligare beslut i ämnet. Järnvägsstyrelsen tillägger, att styrelsen för sin del ingalunda vill motsätta sig att en utredning *sedermera* kommer till stånd; styrelsen finner det fastmer självfallet, att i motionen framförda önskemål och synpunkter böra upptagas till prövning och ägnas vederbörligt beaktande vid de undersökningar beträffande kommunikationsväsendets planering på längre sikt, vilka enligt styrelsens mening böra igångsättas, sedan trafikutredningens — på den närmare efterkrigstidens förhållanden inriktade — arbete slutförts. Enär emellertid jämväl dessa undersökningar böra vara förutsättningslösa, måste järnvägsstyrelsen bestämt avstyrka, att nu göres något sådant klart positivt uttalande *för* själva principen, såsom i motionen förordas.

Beträffande spörsmålen rörande veckoslutsbiljetter samt månadsbiljetter för skolungdom anför järnvägsstyrelsen följande.

Civila veckoslutsbiljetter, vilka finnas inrättade för järnvägsresor i ett mycket begränsat antal stationsförbindelser, för närvarande endast ett 80-tal vid hela

statsbanenätet, infördes i huvudsakligt syfte att främst för befolkningen i städer eller stadsliknande samhällen underlätta resor på korta sträckor till badorter samt till stationer med sportstugebebyggelse eller pensionatrörelse, där tillfällen till vila och reaktion i annan miljö erbjuda sig. Ehuru som nämnt dessa biljetter av naturliga skäl i regel gälla från städer, förekomma dock fall, då biljetterna gälla från landsstationer till städer. Något principiellt eller formellt hinder att rubba på hittillsvarande fördelningsordning förefinnes självfallet icke. En annan sak är, huruvida en vidgad tillämpning av systemet med veckoslutsbiljetter är lämplig. Det må nämligen erinras om, att på grund av trafikansvällningen vid veckosluten och därav förorsakade trafiksvårigheter styrelsen flera gånger varit betänkt på att helt indraga dessa biljetter.

Vid statens järnvägars billinjer förekomma icke veckoslutsbiljetter. Styrelsen hyser också mycket starka betänkligheter att genom nedsättning av biljettpriest vid veckosluten stimulera till ökad trafik hos ett trafikmedel, där kapaciteten är så starkt begränsad, och där resandeanhopningen vid veckoslutet redan utan nedsatta priser bereder stora svårigheter beträffande vagnhållningen.

Vad härefter angår motionärernas önskemål, att den nedsättning, som nu beredes skolbarn för resor till och från skolorna, bör få en tidsbestämning, som ej är knuten till viss månads slut utan till terminens slut, får styrelsen framhålla, att styrelsen väl kan tänka sig, att skolkort inrättas, gällande för hel lästermin. Huruvida en sådan biljettform kan anses önskelig från vederbörande målsmans sida, kan ifrågasättas. Det är nämligen att märka, att avgiften för skolkort måste erläggas för hel termin, vilket säkerligen i många fall kan bli betungande.

Järnvägsstyrelsen avstyrker motionen.

1944 års trafikutredning har lämnat en ingående redogörelse beträffande frågan om införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill ansluten billinje. Utredningen anför bland annat, att åtskilliga osäkerhetsfaktorer föreligga beträffande transportkostnaderna och följaktligen även beträffande de taxor, som ur ekonomisk synpunkt därav betingas, men att man uppenbarligen börjar successivt erhålla fastare hållpunkter för bedömandet. Redan om ett eller annat år torde situationen i hög grad ha klarnat — mindre dock genom generella utredningar än genom trafikföretagens faktiska dispositioner.

Sammanfattningsvis anför trafikutredningen följande.

Utredningen anser icke tiden vara inne för ett ståndpunktstagande till förmån för ett allmänt införande av ifrågavarande taxepincip. Ej heller torde en utredning med så allmänt syfte nu kunna giva verklig vägledning. Däremot kan man tänka sig att principen i begränsad utsträckning praktiskt prövas. Sistnämnda spörsmål torde under alla förhållanden inom kort komma under behandling. Det kan nämligen väntas, att norrlandskommittén, efter samråd med trafikutredningen, kommer att framlägga förslag i sådant syfte, vilka efter remissbehandling torde få i behöflig omfattning kompletteras och överarbetas av järnvägsstyrelsen. Under sådana förhållanden torde någon särskild riksdagens åtgärd icke erfordras.

Skolöverstyrelsen, som yttrar sig endast beträffande önskemålet om ändrade bestämmelser i fråga om giltighetstiden för månadsbiljetter, som utfärdas för

skolungdom, anser det ur skolväsendets synpunkt självfallet vara önskvärt, att biljettkostnaderna för det betydande antal lärjungar i lägre och högre skolor, som anlita järnvägsförbindelserna för sina skolfärder, hållas så låga som möjligt. Överstyrelsen anmärker, att införandet av terminsbiljetter av många målsmän sannolikt icke skulle, även om priset sattes jämförelsevis lågt, uppfattas såsom någon ekonomisk lättnad, eftersom målsmännen i sådant fall skulle gå miste om den fördel med uppdelning av biljettkostnaden på flera betalningstillfällen under terminen, som månadsbiljetterna erbjuda.

Handelskamrarnas nämnd anför i huvudsak följande.

Nämnden är visserligen icke främmande för de fördelar i form av billigare frakter, som åtminstone på kort sikt kunna beredas trafikanterna genom den av motionärerna föreslagna zontaxeberäkningen. I längden tror nämnden emellertid att transportväsendet bäst gagnas av att taxeberäkningen för de olika kommunikationsmedlen grundas på självkostnadsprincipen för vart och ett av dem. Endast därigenom kunna trafikanterna tillgodogöra sig de kostnadsbesparande rationaliseringar, som den tekniska utvecklingen möjliggör inom kommunikationsväsendet. Det är enligt nämndens uppfattning icke uteslutet, att den tekniska utvecklingen kan komma att medföra att biltransporter även på ganska långa avstånd bli ekonomiskt fördelaktigare än järnvägstransporter. Det vore under sådana förhållanden utvecklingshämmande att tvångsmässigt låsa fast taxebestämmningen inom ett i stark utveckling varande trafikmedel till det taxeläge, som tillämpas för ett äldre transportmedel. Den av motionärerna föreslagna taxeberäkningen gynnar därjämte den inom statsförvaltningen alltmer påtagliga tendensen att undvika att visa vad olika rörelsegrenar verkligen kosta, vilket i sista hand måste leda till en förtäckt subvention i en eller annan form. Ytterst skulle det i så fall bli en politisk bedömningsfråga, om trafikanterna inom en viss bygd skulle få en dylik subvention.

Under hänvisning till vad sålunda anförts avstyrker nämnden bifall till motionen. Därrest utskottet emellertid skulle anse sig böra tillstyrka en utredning i frågan, hemställer nämnden att den icke — såsom motionärerna föreslagit — genom direktiv ges en från början bestämd inriktning, utan att den blir helt förutsättningslös. Då nämnden inhämtat att såväl 1944 års trafikutredning som norrlandskommittén syssla med hithörande frågor och även inbördes samrått däri, utgår nämnden ifrån som självfallet, att resultatet av pågående utredningar avvaktas innan nya igångsätts.

Även 1945 års riksdag hade att pröva motionsvis framlagda förslag om införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och därtill anslutna billinjer.

Sålunda hemställdes i en vid sistnämnda års riksdag väckt motion, II:351, 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. Andra kammarens tredje tillfälliga utskott hemställde i sitt uti ärendet avgivna utlåtande nr 11, att motionen icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd. Denna hemställan bifölls av kammaren. Utskottet uttalade i sitt utlåtande en förväntan, att 1944 års trafikutredning skulle komma att taga ställning till frågan om införande i ökad omfattning av samtrafik mellan järnväg och billinjer i hela riket.

Vidare föreslogs i en vid 1945 års riksdag inom andra kammaren väckt motion, nr 405, utredning bland annat i fråga om tillämpning av genomgående zontariffer mellan statens järnvägar och av staten drivna trafikföretag på landsvägarna. I anledning av sistnämnda motion beslöt riksdagen att i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att motionen måtte överlämnas till 1944 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av dess uppdrag.

Enligt beslut den 20 juli 1945 har Kungl. Maj:t överlämnat berörda riksdagsskrivelse till trafikutredningen.

Utskottet.

För egen del får utskottet anföra följande.

Avsaknaden av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och billinje måste många gånger verka betungande för trafikanterna, särskilt i sådana landsdelar, där befolkningen för sina resor och transporter i betydande omfattning är hänvisad att begagna båda dessa färdmedel. Utskottet anser därför den i motionen väckta frågan om införande av dylik taxeberäkning förtjänt av uppmärksamhet. Av den lämnade redogörelsen framgår emellertid, att den vid 1945 års riksdag framlagda motionen II:405, som bland annat avsåg frågan om införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och billinje, efter riksdagens hemställan av Kungl. Maj:t överlämnats till 1944 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörande av dess uppdrag. I sitt yttrande över den till behandling nu föreliggande motionen har trafikutredningen icke ansett sig kunna förorda en generellt syftande utredning av frågan om genomgående taxeberäkning, utan rekommenderat, att principen till en början praktiskt prövas i begränsad utsträckning. Av yttrandet framgår, att det kan förväntas att norrlandskommittén i samråd med trafikutredningen inom kort kommer att framlägga vissa förslag i sådant syfte. Vid nu angivna förhållanden anser utskottet anledning saknas att från riksdagens sida påkalla några ytterligare åtgärder i förevarande angelägenhet. Utskottet vill dock uttala, att då frågan har betydelse icke allenast för Norrland, utskottet förutsätter, att jämväl andra landsdelars behov av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och billinje kommer att beaktas vid ärendets fortsatta behandling.

Vidkommande härefter frågan rörande veckoslutsbiljetter anser utskottet även vad motionärerna härutinnan föreslagit värt beaktande. Den på grund av materielbristen för närvarande begränsade trafikkapaciteten finner utskottet dock mana till försiktighet i fråga om åtgärder, som kunna stimulera till ökat antal resor. Utskottet anser sig därför för närvarande icke böra förorda utsträckt tillämpning av veckoslutsbiljetter men förutsätter, att järnvägsstyrelsen, så snart förhållandena så medgiva, kommer att upptaga frågan till närmare övervägande.

Motionärerna ha slutligen föreslagit, att den nedsättning av biljettpriiset, som nu beredes skolbarn för resor till och från skolorna, bör få en tidsbestämning, som ej är knuten till viss månads slut utan till terminens slut. Även utskottet anser önskvärt, att den förmån av nedsättning i biljettpriiset, som månadsbiljett innebär, kan få åtnjutas jämväl i de fall, där kalendermånaden till någon del

faller utanför skolterminen. Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande uttalat, att styrelsen väl kunde tänka sig, att skolkort inrättades, gällande för hel lästermin. Såsom järnvägsstyrelsen och även skolöverstyrelsen framhållit, torde det kunna ifrågasättas, huruvida en sådan biljettform kan anses önskvärd ur målsmännens synpunkt, då lösandet av dylik för hel termin gällande biljett ofta skulle bliva betungande; de nuvarande månadsbiljetterna erbjuda den fördelen att biljettkostnaden uppdelas på flera betalningstillfällen under terminen. Enligt utskottets uppfattning bör emellertid undersökas, huruvida man icke kunde finna någon annan lämplig form för realiserandet av förevarande tanke, exempelvis genom att i erforderlig omfattning utsträcka giltighetstiden för den första respektive sista månadsbiljetten för terminen mot en proportionsvis skedd förhöjning av biljettpriset. Då utskottet förutsätter, att järnvägsstyrelsen, därest så visar sig praktiskt genomförbart, kommer att vidtaga åtgärder för vinnande av motionens syfte i nu förevarande del, anser sig utskottet ej böra förorda att från riksdagens sida göres någon framställning i frågan.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att motionen II: 186 icke måtte föranleda någon andra kammarens åtgärd.

Stockholm den 4 april 1946.

På utskottets vägnar:

L. O. SKANTZE.

Närvarande: Herrar *Skantze*, *Hedqvist*, *Jonsson* i Malmgrava, fru *Svedberg*, herrar *Boman* i Stavsund, *Persson* i Svensköp, *Nilsson* i Varuträsk och *Jansson* i Aspeboda.
