

## Nr 4.

### *Andra kammarens allmänna beredningsutskotts utlåtande över motion om borttagande av snälltågsavgiften för vissa snälltåg på sträckan Vännäs—Boden och åter.*

I en inom andra kammaren väckt motion, nr 433, har herrar *Gustafsson* i Skellefteå och *Löfroth* anhållit, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte hemställa, att nu gällande bestämmelser angående snälltågsavgift ändras, så att sådan avgift ej måtte utgå för snälltågen 21, 22 och 93 för sträckan Vännäs—Boden och åter.

Motionärerna framhåller, att antalet persontåg på stambanan i övre Norrland av ekonomiska skäl ej kan bli tillräckligt stort för att järnvägsförbindelserna för persontrafik skall anses tillfredsställande. En betydande förbättring skulle dock uppnås utan större kostnader, om för vissa sträckor tilläggsavgifterna för snälltåg avskaffas. Detta medför, att man på dessa sträckor kan använda sig av snälltågen även för närtrafik. Ett borttagande av tilläggsavgifterna å snälltågen nr 21, 22 och 93, som betjänar persontrafiken å sträckan Vännäs—Boden, kan sålunda leda till en avsevärd förbättring av persontrafiken på denna sträcka. På ostkustbanan utgår ej snälltågsavgift å linjen Sundsvall—Härnösand—Långsele, ej heller å sträckan Luleå—Boden—Riksgränsen. Det finns starka skäl att på samma sätt göra undantag för de nordligaste delarna av stambanan. Snälltågsavgiften har tillkommit för att minska antalet trafikanter på snälltågen och överföra närtrafiken till persontågen, vilket kan vara motiverat i landsdelar med stora befolkningscentra och täta tågförbindelser. I övre Norrland föreligger ej sådana skäl för tillägget. Det synes icke heller antagligt, att antalet resande på snälltågen Vännäs—Boden skulle öka i avsevärd grad, om snälltågsavgiften borttages.

Utskottet har över motionen inhämtat yttrande från järnvägsstyrelsen.

*Styrelsen*, som anser att motionen för närvarande icke bör föranleda någon åtgärd, anför i huvudsak:

Styrelsen har vid utformningen av tågplanen för linjen Vännäs—Boden i första hand måst inrikta sig på att åstadkomma goda eller i vart fall acceptabla tågförbindelser dels med andra delar av landet — för vilket ändamål snälltågen tillkommit — dels med residensstaden och/eller närmaste större tätort. Antalet persontågsförbindelser, snälltågen således ej medräknade, utgör mellan Hällnäs och Umeå 8 i ena och 7 i den andra riktningen,

mellan Bastuträsk och Umeå 3 i vardera riktningen, mellan Jörn och Umeå 2 i vardera riktningen, mellan Jörn och Skellefteå 4 i ena och 3 i den andra riktningen. På det avsnitt av linjen, som i huvudsak faller inom det nordligare länet, utgör antalet persontågsförbindelser mellan Jörn och Luleå 2 för dag och en förbindelse sex dagar i veckan i riktning från samt 3 dagliga förbindelser i riktning mot Jörn. På sträckan Älvsbyn—Luleå tillkommer ytterligare ett par förbindelser i vardera riktningen.

Mot utformningen av tågförbindelserna med vederbörande residensstad och med närmaste tätort av större betydelse kan knappast göras några mer tungt vägande erinringar. Med visst fog kan göras gällande, att persontågsförbindelserna mellan Jörn och Umeå icke helt svarar mot en god tidtabellsstandard. Denna olägenhet har sin orsak däri, att Jörn är en övergångsstation för trafiken från och till det inom Norrbottens län liggande trafikområde, som betjänas av bandelen Arvidsjaur—Jörn och därför fått sina persontågsförbindelser i första hand inriktade mot den nordligare residensstaden, Luleå. Bandelen Jörn—Bastuträsk, som dessutom genomlöper mycket glest befolkade trakter, har på så sätt kommit att bli gränsområdet mellan en från Jörn utgående nordlig och en från Bastuträsk utgående sydlig trafikström. På få undantag när har det ej varit möjligt att med rimliga medel och utan åsidosättande av mer angelägna trafikuppgifter knyta ihop de båda trafikströmmarnas tåg till genomgående förbindelser. Av denna anledning har trafiken över länsgränsen, d. v. s. trafiken mellan linjens södra och norra avsnitt, icke blivit tillgodosedd med persontågsförbindelser i den utsträckning, som varit önskvärt. Motionen torde närmast ha föranletts av detta speciella förhållande. Mellan Vännäs och Boden finns endast en daglig genomgående persontågsförbindelse i vardera riktningen, och trafikunderlaget är tyvärr, som motionärerna framhållit, så ringa, att ytterligare tåg av detta slag icke är företagsekonomiskt motiverade.

Att trafiken mellan linjens södra och norra avsnitt i stor utsträckning baserats på snälltågsförbindelser är i och för sig icke så anmärkningsvärt, då avståndet mellan Vännäs och Boden uppgår till icke mindre än 287 km.

Ett bifall till motionärernas förslag om borttagande av tilläggsavgifterna på de tre snälltågen skulle enligt approximativa beräkningar medföra ett inkomstbortfall på ca 200 000 kronor för år, vilket sett ur företagsekonomisk synvinkel bör kunna kompenseras genom viss ökning av trafiken. Man får vidare räkna med en viss överflyttning av även tämligen kortväga trafik från befintliga persontåg till de vissa tider av året synnerligen hårt belastade snälltågen, därvid icke bör förbises den omständigheten, att både Boden och Umeå är stora garnisonsstäder, vilket kan föranleda en hel del besvärligheter. Risk föreligger även för att en förvandling av dessa tåg till ett slags snabbgående persontåg tämligen snart kan tagas till intäkt för

krav från olika håll på nya uppehåll, något som styrelsen då skulle få svårt att avvisa.

I anledning av motionärernas jämförelse mellan linjen Vännäs—Boden, å ena, samt linjerna Sundsvall—Långsele och Luleå—Riksgränsen, å andra sidan, anser sig styrelsen böra erinra om att snälltågsavgiften efter mycket stor tvekan slopats i tågen 57 och 58 norr om Sundsvall och sammanhänger med att styrelsen här måst draga de företagsekonomiskt betingade konsekvenserna av en starkt tillspetsad konkurrenssituation. På linjen Boden—Riksgränsen är tre av de fyra året om gående fjärrtågen av utpräglad persontågskaraktär såvitt gäller antalet uppehåll. Även det fjärde tåget har flera uppehåll än som kan anses vara standard för snälltågen. Möjligheten av en liknande utveckling i fråga om fjärrtågen på sträckan Vännäs—Boden har vid borttagande av snälltågsavgiften redan antytts. Linjen Luleå—Boden är liksom linjerna Skellefteå—Bastuträsk, Umeå—Vännäs m. fl. av sådan sidobanekaraktär, att snälltåg icke kan komma i fråga på dessa sträckor.

Även om styrelsen, så långt det är möjligt och rimligt, gärna vill bidra till att förbättra resemöjligheterna för befolkningen i dessa trakter, är styrelsen dock icke för dagen beredd att taga slutgiltig ställning till denna fråga. Styrelsen anser sig nämligen först böra taga del av det förslag till vissa taxejusteringar, som för närvarande är under utarbetande inom 1948 års järnvägstaxekommitté och som beräknas kunna föreligga inom den närmaste tiden. Detta förslag lär även behandla frågan om snälltågsavgifternas storlek m. m. och kan följaktligen bli av betydelse för bedömandet av det i motionen framförda förslaget. Motionen bör därför för närvarande ej föranleda någon åtgärd.

**Utskottet.** Av järnvägsstyrelsens yttrande framgår, att styrelsen är beredd att, så långt det är möjligt och rimligt, bidra till att förbättra resemöjligheterna för befolkningen i de trakter, motionen avser, men att styrelsen icke är beredd att ta ställning till frågan, innan 1948 års järnvägstaxekommitté framlagt förslag till vissa taxejusteringar. Detta förslag, som är att vänta inom den närmaste tiden, lär komma att behandla även frågan om snälltågsavgifternas storlek m. m.

Utskottet delar uppfattningen, att nämnda förslag i första hand bör avvaktas, och får därför hemställa,

att motion II: 433 ej måtte till någon andra kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 3 mars 1953.

På utskottets vägnar:

PATRIK SVENSSON.

---

*Närvarande:* herr Svensson i Alingsås, fru Sjöstrand, herrar Gustafsson i Bogla, Dickson, Nordkvist i Kalmar, fru Svedberg, herrar Nilsson i Bäste-kille, Hammar, Adolfsson\*, Bark, Nestrup, Braconier\*, Östrand\*, Bengtsson i Halmstad, Anderson i Sundsvall, Andersson i Linköping\* och Hansson i Önnarp.

\* Ej närvarande vid utlåtandets justering.