

Nr 13.

Allmänna beredningsutskottets utlåtande över motioner om införande av genomgående zontariffberäkning mellan å ena sidan statens järnvägar och å andra sidan postverkets och statens järnvägars busslinjer m. m.

I de likalydande motionerna I: 160 av herr *Velander m. fl.* och II: 353 av herr *Östlund m. fl.* har hemställts, att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om en skyndsam utredning av möjligheterna till införande av genomgående zontariffberäkning mellan statens järnvägar å ena sidan och postverkets och statens järnvägars busslinjer å den andra samt lika persontrafiktaxor för de båda berörda kommunikationsverkens busslinjer.

I motionerna påpekas, att eftersom s. k. genomgående zonberäkning i regel icke tillämpas mellan å ena sidan statens järnvägar och å andra sidan postverkets och SJ:s busslinjer, de passagerare, som är hänvisade till att göra kombinerade resor tåg—busslinje, blir missgynnade. Vidare framhålles, att SJ och postverket ej tillämpar samma busstaxa. Postverkets taxa är något högre beträffande avstånd på 160 km och därunder.

Utskottet har inhämtat yttranden över motionerna från järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen.

Järnvägsstyrelsen hänvisar till att frågan om taxemässig samtrafik järnväg—billinje torde komma att behandlas av 1948 års järnvägstaxekommitté, varför denna kommittés ställningstagande bör avvaktas, innan ytterligare åtgärder överväges.

I fråga om tillämpandet av lika persontrafiktaxor för statens järnvägars och postverkets billinjer förordar styrelsen, att de båda styrelserna i samråd måtte undersöka möjligheterna att genomföra en mera enhetlig taxesättning.

Generalpoststyrelsen hänvisar i fråga om taxemässig samtrafik järnväg—billinje jämväl till 1948 års järnvägstaxekommitté, varför särskild utredning av denna fråga ej anses påkallad.

I fråga om postverkets persontrafiktaxor anför styrelsen, att denna rörelsegren upptogs främst av den anledningen, att postverket därigenom erhöll möjlighet att anordna bättre och mera regelbunden postbefordran inom vissa glest befolkade delar av Norrland och norra Värmland. Trafiken har haft stora svårigheter att övervinna, och alltjämt är trafikunderlaget i många fall svagt, varför denna trafiks upprätthållande mer eller mindre får anses som en kulturuppgift. Enhetlig taxa har dock ansetts böra tillämpas, varvid den normen följts, att trafikanterna icke skall behöva erlägga högre avgift

än som uttages vid busstrafik i allmänhet. Vid taxereglering år 1940 eftersträvades största möjliga likformighet med i statens järnvägars biltrafik tillämpad taxa 5. Genom olika omläggningar av båda taxorna har denna överensstämmelse dock delvis gått förlorad. Resultatet har blivit, att nu gällande postdiligenstaxa för resor på längre avstånd än omkring 160 km är lägre än järnvägstaxan och statens järnvägars busstaxa 5, medan statens järnvägars busstaxa är något fördelaktigare på medellånga avstånd. På korta sträckor är skillnaden obetydlig.

Att postdiligenstaxan upptager jämförelsevis låga avgifter på längre färdsträckor sammanhänger med taxans speciella karaktär av "norrländstaxa". Invånarna i Norrland är i särskilt stor utsträckning hänvisade till bussresor på långa sträckor. Av samma anledning har genomgående zontariffberäkning införts mellan de flesta postdiligenslinjerna i Norrland.

Den tillämpade principen om lägsta möjliga taxesättning på långa avstånd har medfört, att befolkningen i avlägset belägna trakter kunnat beredas samma förmåner, som kommer järnvägstrafikanterna till del, i vissa fall t. o. m. bättre förmåner. Skulle statens järnvägars busstaxa 5 tillämpas, finge de trafikanter, som företar långresor med postdiligens, vidkännas en ej obetydlig avgiftsförhöjning. För en del resor på medellånga avstånd skulle däremot en mindre avgiftssänkning kunna vinnas. I vissa fall har f. ö. fastställts lägre avgifter än som skulle utgå enligt den generella postdiligens-taxan, och denna taxenedsättning avser i de flesta fall just de zongrupper, inom vilka postdiligenstaxan överstiger statens järnvägars busstaxa 5.

Vid utformningen av taxorna i linjetrafik äger visst samarbete rum mellan statens järnvägar, postverket och Svenska omnibusägareförbundet, därvid eftersträvas att uppnå största möjliga likformighet vid taxesättningen. Det är enligt generalpoststyrelsens uppfattning önskvärt, att åtminstone de statliga företagen, i den mån så är möjligt, tillämpar enhetliga taxor. Om en sammanjämkning av taxorna till en gemensam taxa, utformad enligt statens järnvägars nuvarande busstaxa 5, nu anses angelägen, vill styrelsen icke motsätta sig detta. Det skulle emellertid medföra en höjning av avgifterna för långresor på postdiligenslinjerna. Det bör lämnas åt de båda verksamhetsstyrelserna att i samråd undersöka möjligheterna till en mera enhetlig taxesättning.

Utskottet. Yrkandena i motionerna omfattar två frågor, nämligen dels införande av genomgående zontariffberäkning mellan statens järnvägar å ena sidan och postverkets och statens järnvägars busslinjer å andra sidan och dels införande av lika persontrafiktaxor för de båda kommunikationsverkens busslinjer.

Utskottet finner de av motionärerna framförda önskemålen förtjäna det största beaktande från statsmakternas sida. Det är enligt utskottets uppfatt-

ning en angelägenhet av stor vikt att i trafikhänseende missgynnade delar av landet, enkannerligen norrlandslänen, får sina berättigade önskemål om billigare och mera rationellt samordnade transporter tillgodosedda utan större tidsutdräkt.

Järnvägsstyrelsen hänvisar i sitt yttrande över motionerna till 1948 års järnvägstaxekommitté, som bl. a. överväger frågan om taxemässig samtrafik mellan järnvägarna och SJ:s billinjer. Kommittén har i yttrande till bankoutskottet över motion II: 218 till 1953 års riksdag angående olösta norrlandsfrågor förklarad, att dess undersökningar beträffande järnvägs- och biltaxorna i Norrland sannolikt skulle bli färdiga under år 1954 och att ett slutligt betänkande kunde förväntas under år 1955. Utskottet finner lämpligt att resultatet av taxekommitténs arbete avvaktas, innan vidare åtgärder i motionernas syfte vidtages.

Det andra av motionärerna framförda önskemålet, införande av lika persontrafiktaxor för SJ:s och postverkets busslinjer, synes möjligen kunna behandlas utan direkt samband med de i övrigt i motionerna väckta frågorna. Utskottet finner övervägande skäl tala för att det bör ankomma på järnvägsstyrelsen och generalpoststyrelsen att i samråd söka åstadkomma en lösning av denna senare fråga, därvid de av motionärerna framförda synpunkterna bör i möjligaste mån beaktas.

Utskottet, som sålunda behjärtar motionernas syfte, finner sig med hänsyn till vad ovan anförts icke f. n. böra tillstyrka att någon skrivelse i ämnet avlåtes från riksdagen till Kungl. Maj:t utan hemställer,

att de likalydande motionerna I: 160 och II: 353 icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Stockholm den 16 mars 1954.

På allmänna beredningsutskottets vägnar:

PATRIK SVENSSON.

Närvarande:

från första kammaren: herr Andersson, Lars*, fru Wallentheim*, herrar Andersson, Axel*, Persson, Karl, Jansson, Erik, Strandler och Lundström;

från andra kammaren: herr Svensson i Alingsås, fru Sjöstrand, fru Svedberg, herrar Nordkvist i Kalmar*, Sehlstedt*, Jönsson i Rosshol, Andersson i Linköping, fru Wallin* och herr Berggren.

* Ej närvarande vid utlåtandets justering.