

Nr 184

Utlåtande i anledning av motioner om samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets buss-taxor.

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna *I: 349* av herrar *Per Jacobsson* och *Stefanson* samt *II: 440* av herr *Larsson* i Umeå *m. fl.* har hemställts att riksdagen måtte besluta att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor som avses i motionerna, varvid motsvarande samordning med enskilda trafikföretag samtidigt bör övervägas.

Utskottet har i den ordning § 46 riksdagsordningen föreskriver inhämtat yttrande över motionerna från statens järnvägar.

I sitt yttrande hänvisar *statens järnvägar* till innehållet i en till utskottet överlämnad promemoria med redogörelse för viktigare taxereformer i SJ:s persontrafik under 1967—september 1968. Av promemorian framgår att avgift för resa i samtrafik mellan statens järnvägar och enskild järnväg alltid bildats genom sammanläggning av avgifterna för delsträckorna — bruten prisberäkning. På samma sätt har priset fastställts för resa i samtrafik mellan SJ:s järnvägslinjer å ena sidan och privata båt- eller busslinjer samt även SJ:s egna busslinjer å den andra sidan. Två undantag finns, båda tillkomna på speciella grunder. I samtrafik mellan SJ:s tåg och SJ:s billinje Övertorneå—Pajala och i järnvägssamtrafiken SJ—TGOJ tillämpas SJ:s järnvägstaxa efter genomräknat avstånd. Förstnämnda undantag har sin grund i att billinjen Övertorneå—Pajala tillkom som ersättning för en på 1920-talet projekterad järnväg. Härigenom kom billinjen att betraktas som en integrerande del av statsbanenätet. I 1951 års koordinationsavtal mellan SJ och TGOJ fastställdes principen att avgiften för en resa eller en godstransport skulle bli densamma som om TGOJ hade utgjort en del av SJ:s järnvägsnät.

Samtrafikbiljetter har inrättats, då resandefrekvensen varit så stor att den motiverat det. Antalet platser med sådan biljettsamtrafik är för närvarande cirka 100 vid SJ:s busslinjer. Med andra ord är det ett litet antal platser som har sådan biljettsamtrafik av alla de mer än 10 000 hållplatser, som är belägna vid SJ:s buss-

trafiknät. Antalet persontrafikbetjänade platser (hållplatser och stationer) på järnvägsnätet utgör cirka 1 800. SJ:s busslinjelängd är cirka 25 000 km och SJ:s järnvägslinjelängd cirka 12 000 km.

För SJ:s del är det SJ:s järnvägstrafik och busstrafik som enligt motionärernas mening borde ha sådan biljettsamtrafik att den direkta biljettens pris beräknas efter järnvägstaxan. Till den prisdiskussionen hör att SJ:s järnvägstaxa är avståndsdegressiv, d. v. s. avgiften per kilometer sjunker då avståndet växer. Det nämns i det sammanhanget att många europeiska järnvägar har en rak taxa, d. v. s. avgiften per kilometer är densamma för korta och långa resavstånd. SJ:s järnvägstaxa är för enkla biljetter rak upp till 400 km och bygger på en avgift av 17,5 öre per kilometer. (Avvikelser förekommer på avstånd upp till 40 km.) På längre avstånd sjunker kilometeravgiften i steg för stora grupper av avstånd.

För tur och returbiljetter uträknas priset som 160 procent av priset för enkel biljett. För avstånd under 60 km uttages dock dubbla enkla biljettpriset och för avstånd 61—100 km stiger tur och returrabatten med avståndet för att vid 100 km vara 20 procent.

SJ säger sig vidare vid ett flertal tillfällen ha konstaterat att om järnvägstaxan skulle läggas till grund för beräkning av biljettavgifter i trafik tåg-buss så skulle betydande inkomstbortfall och ökade kostnader uppkomma för statens järnvägar jämfört med tillämpning av snitttaxor. Det expeditionella arbetet på bussar, tåg och säljställen skulle öka väsentligt samtidigt som bussarnas körtider och övergångstiderna på omstigningsstationer måste förlängas. Motsvarande gäller även en samtrafik med GDG biltrafiks, postverkets och privata busslinjer, dock med den skillnaden, att frågan om hur inkomstminskningen skall fördelas mellan järnvägs- och busslinjer då blir ändå betydelsefullare.

SJ prövar sedan tidtabellsskiftet den 12.5.1968 ett nytt prisberäkningssystem — bruten prisberäkning med prisreduktion — i trafik med ett antal platser, där fr. o. m. tidtabellsskiftet buss helt ersätter SJ tåg. Härom anföres vidare följande.

Prisreduktionen är avsedd att mildra effekten av de prisfördyringar, som bruten prisberäkning innebär, särskilt i långväga trafik. I de fall då bruten prisberäkning ger endast högst två à tre kronor högre pris reduceras ej priset. Prisreduktion som grundar sig på den sammanlagda ressträckans längd är säljmässigt och administrativt betungande. Om nämnda begränsning nedåt till två à tre kronor ej funnes, skulle antalet fall av prisreduktion öka så starkt att systemet skulle bli orimligt arbetskrävande samtidigt som det ej skulle ge resenären någon väsentlig lättnad i priset. Den prisreduktion som systemet bygger på kompenserar vid mycket långa järnvägs- och bussresor ej hela den prishöjning som bruten prisberäkning innebär i förhållande till genomräknad taxa. Skälet härför är, att i annat fall det belopp som tillfaller busslinjen blir alltför lågt i förhållande till bussens kostnader.

I tabellen anges för några avståndskombinationer avgift enligt bruten prisberäkning, enligt genomgående prisberäkning och enligt bruten prisberäkning med prisreduktion samt storleken av prisreduktionen. Avgiften för järnvägssträckan är beräknad för resa i 2 klass.

| Kombination | Avgift enligt | | | Pris- reduktion enligt 3 jämfört med 1 |
|--------------------------------------|---------------------------------|---|---|--|
| | 1. bruten prisbe- räkning | 2. genom- gående prisbe- räkning | 3. bruten prisbe- räkning med pris- reduktion | |
| K r o n o r | | | | |
| <i>Enkel resa</i> | | | | |
| 500 km järnväg/ 40 km buss | 89 | 86 | 87 | 2 |
| 800 km järnväg/ 75 km buss | 118 | 109 | 112 | 6 |
| <i>Tur och returresa</i> | | | | |
| 250 km järnväg/ 40 km buss | 85 | 82 | 83 | 2 |
| 800 km järnväg/ 60 km buss | 191 | 177 | 181 | 10 |

Även det nu under prov varande prisberäkningssystemet med prisreduktion är administrativt förhållandevis tungt. Detta gäller särskilt om resan påbörjas med buss från plats utan fast säljställe, t. ex. plats vars station lagts ner eller avbe-
mannats. Biljett för bussträckan säljes på bussen. På övergångsstationen lämnar
den resande bussbiljetten till biljettexpeditionen, som tar den som dellikvid för ny
biljett, utfärdad för hela den kombinerade resan och i förekommande fall pris-
beräknad med ovannämnd reducering. För att hindra att bussbiljetten utnyttjas
otillbörligt har föreskrivits, att resande som vill komma i åtnjutande av prisredu-
cering skall erlägga ett med 5 kr. förhöjt pris för bussträckan. Detta tillägg får
den resande tillbaka, då han löser ny biljett på övergångsstationen.

Bruten prisberäkning med prisreduktion är ett säljsystem som tidigare icke prö-
vats. Den tid det varit i bruk får anses för kort för att man skall kunna bedöma
dess lämplighet. Provet kommer därför att fortsätta någon tid. Några mera väsent-
liga olägenheter ur driftsynpunkt har icke uppkommit. Antalet fall med omlösen
har emellertid hittills varit oväntat ringa. Möjligen kan detta bero på att systemet
trots allsidig information till allmänheten, bussförare och stationer hittills icke upp-
märksamats tillräckligt. Om antalet fall med omlösen blir stort, kan det bli svårt
att hinna med proceduren med omlösen under den ofta korta tid som står till för-
fogande mellan bussens ankomst och tågets avgång.

SJ har i dag biljettsamtrafik med ett mindre antal trafikfrekventa platser på
postverkets diligenslinjer i Norrland. Biljettavgiften utgör i dessa fall summan av
biljettavgifterna för vardera sträckan, beräknade efter järnvägstaxa respektive
postdiligenstaxa.

Då motionärer i riksdagen framfört förslag om samordning av SJ:s taxa med
järnvägens och postverkets busstaxor i den meningen att avgiften för kombinerad
resa med buss och tåg skulle prisberäknas efter järnvägens taxa för sammanlagda
avståndet för buss- och järnvägssträckorna, ämnar SJ informera postverket om
resultatet av nu pågående prov med nytt prisberäkningssystem.

Av SJ:s yttrande framgår vidare att förenämnda prov omfattar resor till och från
mellanstationer och andra busshållplatser på linjen

Sundsvall—Gävle (Gnarps, Harmånger, Enånger, Ljusne, Hamrångefjärden)
mellanstationer på linjen

Ånge—Bollnäs (Alby, Östavall, Tallåsen, Arbrå, Vallsta)

samt till och från stationerna
Vallåkra (Teckomatorp—Hälsingborg)
Örsjö och Trekanten (Kalmar—Emmaboda)
Bäckefors (Mellerud—Kornsjö).

Frekvensen av resor inom försöksområdena, där avgiftsreduktion enligt detta system tillämpas, har under perioden 12.5—31.8.1968 visat sig vara oväntat ringa (storleksordning sammanlagt under 500 kr. i avdrag per månad). Orsakerna härtill kommer att närmare undersökas. Proven bör fortgå minst t. o. m. utgången av detta år, för att ge tillräckligt material för bedömning av systemets lämplighet. Skulle det visa sig, att systemet icke medför några väsentliga nackdelar, kommer SJ att överväga att pröva systemet i större omfattning.

Utskottet. I den till sitt yttrande fogade promemorian har SJ lämnat en redogörelse för avgiftssystemet för resor i kombinerad trafik tåg-buss samt för vidtagna taxereformer i SJ:s järnvägs- och busstrafik jämte pågående försök med vissa nya rabattformer m. m. Försöken anges efter analys skola bilda grund för ställningstagande till eventuella nya reformer. I anslutning härtill erinrar styrelsen om att den i tidigare yttranden över motionsledes framställda yrkanden framhållit att om järnvägstaxan skulle läggas till grund för beräkning av biljettavgifter i trafik tåg-buss betydande inkomstbortfall och ökade kostnader skulle uppkomma för statens järnvägar jämfört med tillämpning av snittaxor. Det expeditionella arbetet på bussar, tåg och säljställen skulle öka väsentligt samtidigt som bussarnas körtider och övergångstiderna på omstigningsstationer måste förlängas. Motsvarande gäller även en samtrafik med GDG biltrafiks, postverkets och privata busslinjer, dock med den skillnaden att frågan om hur inkomstminskningen skall fördelas mellan järnvägs- och busslinjer då blir ändå betydelsefullare.

SJ prövar emellertid sedan tidtabellsskiftet den 12 maj 1968 ett nytt prisberäkningssystem — bruten prisberäkning med prisreduktion — i trafik på ett antal platser, där fr. o. m. tidtabellsskiftet buss helt ersätter SJ:s tåg. Denna prisreduktion är avsedd att mildra effekten av de prisfördyringar som bruten prisberäkning innebär särskilt i långväga trafik. Då motionärernas förslag om samordning mellan järnvägs- och busstaxorna berör även postverkets busstaxor säger sig SJ ämna informera postverket om resultatet av nu pågående prov med nytt prisberäkningssystem.

Med hänsyn till de påtagliga olägenheter för den närmast berörda befolkningen som förhållandena på området innebär finner utskottet det i och för sig önskvärt att de av motionärerna aktualiserade taxefrågorna får en tillfredsställande lösning. En samordning av taxorna på det sätt som i motionerna föreslagits inrymmer emellertid avsevärda ekonomiska och praktiska problem. Såsom från SJ:s sida framhållits måste också av verket vidtagna taxereformer uppfylla kravet på kommersiellt berättigande. I nuvarande läge, då bilism och flyg utövar en allt starkare press på SJ:s ekonomi och då flera betydelsefulla frågor som ligger inom ramen för det stat-

liga trafikpolitiska programmet ännu är olösta, anses det av SJ nödvändigt att mycket noga pröva de ekonomiska förutsättningarna för nya taxereformer. Det får under sådana förhållanden även enligt utskottets uppfattning anses naturligt att en del taxereformer först införs på prov under någon tid och i begränsad omfattning innan ställning tas till den slutliga utformningen. SJ har dessutom framhållit att — därest det skulle visa sig att det nya systemet inte medför några väsentliga nackdelar — SJ kommer att pröva detsamma i större omfattning.

Vad i berörda frågor sålunda anförts synes i betydande utsträckning innebära ett tillgodoseende av motionärernas syften. Med beaktande bl. a. härav finner utskottet motionerna inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

att riksdagen avslår motionerna I: 349 och II: 440.

Stockholm den 3 december 1968

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Vid ärendets slutbehandling inom utskottet har närvarit

från f ö r s t a kammaren: herrar Näsström (s), Birger Andersson (s), Axel Andersson (fp), Ivar Johansson (cp), Fritz Persson (s), Rikard Svensson (s), fru Wal-lentheim (s), herrar Kaijser (h), Mårtensson (s), Bengtson (cp), Bertil Petersson (s), Ottosson (h), Bengt Gustavsson (s), Per Jacobsson (fp) och Strandberg (h) samt

från a n d r a kammaren: herrar Bohman (h), Karlsson i Olofström (s), Blidfors (s), Ståhl (fp), Almgren (s), Mellqvist (s), fru Lewén-Eliasson (s), herrar Nihlfors (fp), Mattsson (cp), fröken Olsson (s), herrar Gustafsson i Skellefteå (fp), Lindholm (s), Johansson i Norrköping (s), Cassel (h) och Sjönell (cp).

Reservation

av herr *Per Jacobsson* (fp).