

Nr 8.

Ankom till riksdagens kansli den 19 april 1945 kl. 2 em.

Första kammarens andra 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 första kammare väckt, till dess andra tillfälliga utskott hänvisad motion, nr 217, har herr *Arrhén* 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 den med förenämnda motion likalydande, i andra kammaren väckta motionen nr 351.

Över motionen har utlåtanden inhämtats från järnvägsstyrelsen, länsstyrelsen i Göteborg och Bohus län, kommerskollegium, 1944 års trafikutredning och handelskammaren i Göteborg, varjämte utskottet haft tillgång till ett av handelskammaren i Karlstad avgivet yttrande.

Järnvägsstyrelsen anför bland annat följande:

För att underlätta godstrafiken mellan järnväg och anslutande billinjer har i ett stort antal fall anordningar vidtagits, varigenom en trafikant kan få gods befördrat från järnvägsstation till platser vid billinje och omvänt. För sändningar till ifrågakvarande billinjer kan avsändaren å järnvägsfraktsedeln teckna begäran om befordring på billinjen ävensom, i fall han så önskar, betala frakten jämväl å denna. Därvid beräknas emellertid järnvägsfrakten för sig och forslingsavgiften för biltransporten för sig. — 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 motionären nu åsyftar är icke blott samtrafik i teknisk mening utan därjämte avgiftsberäkning för sammanlagda km-talen av järnvägs- och bilinjesträckorna 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 bestäm-

melserna om praktiskt taget all personsamtrafik och viss godssamtrafik i vårt land samt om godssamtrafik med och i utlandet, inom vilken regelmässigt tillämpas s. k. snitt-tarifiering, d. v. s. avgiftsberäkning för varje särskild förvaltning. En sådan snitt-tarifiering 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, vilkas 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 bärande 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 anordnandet av samtrafik mellan järnväg och buss är ett spörsmål, som berör även andra delar av vårt land än Bohuslän och att 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, som tagit del av handelskammarens i Göteborg yttrande, framhåller angelägenheten av att den enskilda företagsamheten på allt sätt stimuleras inom Bohuslän, samt uttalar i anslutning härtill följande:

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 ifrågakommande 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 samhällligt viktiga transportuppgifter.

Med hänsyn särskilt till att frågan om billinjernas inlemmande i den allmänna godssamtrafiken 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.

Kommerskollegium avstyrker motionen.

1944 års trafikutredning uttalar, att i den uti motionen åberopade framställningen av verkställande förvaltningen av järnvägarnas samtrafik (samtrafikförvaltningen) framhållits, att på grund av biltrafikens säregna organisatoriska förhållanden sådan samtrafik kan ifrågakomma endast beträffande billinjer av särskild omfattning och betydelse samt att även i dessa fall systemet med genomräkning av frakten enligt SJ:s taxa endast undantagsvis borde tillämpas.

Vidare framhåller trafikutredningen i huvudsak följande:

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. Frågan om samtrafik mellan billinjer och andra trafikmedel innefattar 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 förutsätta, att statens järnvägars taxa tillämpas jämväl för biltransporten, vilket för närvarande icke är fallet. Härigenom och genom den ytterligare nedgång i avgiften för biltransporten, som i vissa fall — nämligen då den sammanlagda bil- och järnvägs-transporten överstiger 192 km — blir följden av en genomräkning av frakten, skulle statens järnvägar få vidkännas betydande ekonomiska konsekven-

ser. 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 för närvarande 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 motionären föreslagna utvägen att införa genomgående taxebereknung mellan järnvägar och bussar är ur allmänna synpunkter olämplig och får därför avstyrka motionen.

Handelskammaren i Karlstad, vars verksamhetsområde omfattar bland annat Bohuslän, uttalar den uppfattningen, att en genomgående taxebereknung mellan järnvägar och busslinjer för Bohusläns 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 förfaringsätt sannolikt förenade nackdelarna. Handelskammaren fortsätter:

På frågan synes nämligen böra läggas även en annan synpunkt, som handelskammaren vid sitt ståndpunktstagande funnit mera avgörande. Ett införande av en genomgående taxebereknung i Bohuslän skulle måhända snart komma att följas av krav på liknande åtgärder även annorstädes och leda till för bilgodstrafiken 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 taxebereknung mellan statsbanorna och statens järnvägars busslinjer i Bohuslän söka stödja provinsens näringsliv vara ur allmänna synpunkter olämplig, varför kammaren finner sig böra på anförda grunder avstyrka motionen i fråga.

För egen del får *utskottet* anföra följande.

Utskottet.

I motionen erinras om den betydelse för kommunikationerna i Bohuslän, som de till järnvägarna anslutna busslinjerna äga. Åt näringslivet därstädes skulle enligt motionären lämnas ett värdefullt stöd, om fraktkostnaderna vid sådan godsbefordran, som kräver anlitande av såväl järnväg som därtill ansluten busslinje, kunde förbilligas. I dylikt syfte föreslås införande av genomgående taxeberäkning mellan statsbanorna och statens järnvägars busslinjer i sagda provins. Av järnvägsstyrelsens i ärendet avgivna yttrande framgår, att samtrafik mellan järnväg och anslutande billinjer i ett stort antal fall — bland annat i Bohuslän — finns anordnad såtillvida, att trafikant kan få gods befordrat från järnvägsstation till platser vid billinje och omvänt. Därvid beräknas emellertid järnvägsfrakten för sig och forslingsavgiften för biltransporten för sig. Beträffande bohuslinjerna har för övrigt motsvarande anordning träffats med avseende på persontrafiken. Samtrafik i egentlig mening, vilket åsyftas av motionären, d. v. s. med genomgående taxeberäkning mellan järnväg och billinje, finns i hela landet inrättad allenast vid två billinjer i Norrland, där alldeles särskilda skäl torde ha motiverat en sådan anordning.

Utskottet inser väl, att avsaknaden av i motionen åsyftad genomgående taxeberäkning kan verka betungande för trafikanterna. Förevarande taxespörsmål synes utskottet dock icke lämpligen böra upptagas till särskild behandling för Bohusläns del, bland annat med hänsyn till att principens införande i en landsdel kan antagas giva anledning till motsvarande krav från andra håll. Härtill kommer, att hela frågan om trafikmedlens samordning anförtratts 1944 års trafikutredning. Utskottet förväntar, att utredningen kommer att taga ställning till frågan om införande i ökad omfattning av samtrafik mellan järnväg och billinjer i hela riket. Av angivna skäl anser utskottet sig icke böra biträda motionärens förslag om vidtagande av speciella åtgärder för införande av genomgående taxeberäkning mellan järnväg och busslinjer i Bohuslän. Utskottet får alltså hemställa,

att ifrågavarande motion icke måtte till någon första kammarens åtgärd föranleda.

Stockholm den 10 april 1945.

På utskottets vägnar:

IVAR EKSTRÖMER.

Närvarande: Herrar *Ekströmer, Heüman, Franzon, Nils Elowsson, Birger Andersson, fru Sjöström-Bengtsson* samt herrar *Wahlund och Sundelin*.