

Nr 353.

Av herr **Östlund m. fl.**, om införande av genomgående zon-tariffberäkning mellan statens järnvägar samt postverkets och statens järnvägars busslinjer m. m.

Den glesa bebyggelsen i stora delar av vårt land har gjort, att många trakter blivit relativt vanlottade i kommunikationshänseende. Järnvägsnätet är glest och avståndet till närmaste järnvägsstation stort. Järnvägsbyggandets tid torde väl också i stort sett vara förbi, även om en och annan ny järnvägslinje ännu kan komma att bli till.

Den moderna busstrafiken har emellertid kommit som ett gott komplement, och få är väl nu de trakter — fränsett de mer eller mindre väglösa — där man inte har en buss- eller billinje att lita till. Busslinjerna har liksom tidigare järnvägarna blivit pulsådorr för sin bygd.

Postverket och statens järnvägar har kraftigt bidragit till denna utveckling. Den sammanlagda längden av dessa båda statliga verks busslinjer uppgår i dag till betydligt längre sträcka än det svenska järnvägsbeståndet. Enbart postdiligenserna trafikerar omkring 6 600 km, och SJ:s busstrafik är flerdubbelt större. Som jämförelse kan nämnas, att de svenska järnvägarna f. n. har en sammanlagd längd av cirka 16 600 km.

Mot detta, att en järnväglös bygd på så sätt erhållit en busslinje som ersättning, är naturligtvis i och för sig intet annat än gott att säga. När det gäller samtrafiken och prispolitiken ställer sig saken annorlunda såsom framgår av nedanstående konstateranden, vilka alla gäller persontrafiken.

Då s. k. genomgående zonberäkning endast i undantagsfall tillämpas mellan statens järnvägar å ena sidan och postverkets och SJ:s busslinjer å den andra, blir de bygder, som fått låta sig åtnöja med en busslinje, orättvist behandlade med avseende på biljettpriset. Några exempel må belysa detta.

En enkel resa 3:dje klass å järnväg (inkl. snälltåg) och med buss felande sträcka kostar f. n.

Stockholm—Överkalix (via Morjärv)	68	kronor
» —Kristineberg (via Bastuträsk)	65	»
» —Tärnaby (via Storuman)	68: 70	»
» —Gäddede (via Strömsund)	62: 10	»

Med genomgående zonberäkning hade priserna blivit

Stockholm—Överkalix (via Morjärv)	65	kronor
» —Kristineberg (via Bastuträsk)	59	»
» —Tärnaby (via Storuman)	60	»
» —Gäddede (via Strömsund)	54	»

Att en bygd får en busslinje i stället för en järnväg, behöver väl ej utsluta, att busslinjen i samtrafik med järnvägen i avseende på biljettpriset räknades, som om den vore en järnväg!

Den orättvisa merbelastningen av busslinjetrakterna har förvisso också uppmärksamrats av de berörda kommunikationsverken. Man har fördenksull på en del linjer och i trafik på några få orter infört särskilda rabatter, som ställer biljettprisen i ungefärlig nivå med vad de skulle bli vid genomgående zonberäkning. Sålunda kostar f. n. en biljett Skellefteå stad—Arjeplog 21: 40 kronor. Utan rabatt skulle priset ha blivit 23: 20 kronor. Men då endast ett fåtal stationer beröres, har följden blivit verkligt egenomliga och onaturliga prisförhållanden, förhållanden som kräver ingående lokal kännedom, för att en resenär skall kunna tillvarata sitt eget bästa och lösa billigast möjliga färdbiljett. Sålunda kostar en biljett Skelleftehamns Övre—Arjeplog kronor 24: 40. Men löser man biljett i omgångar, först Skelleftehamns Övre—Skellefteå stad och så Skellefteå stad—Arjeplog, blir priset endast 23 kronor. Ett dylikt förhållande kan ej anses riktigt, och det är föga lämpligt att statens kommunikationsverk på detta sätt skaffar sig inkomster på resenärers bristande förtrogenhet med taxepolitikens irrgångar.

Ännu en oformlighet i de båda statliga kommunikationsverkens persontrafiktaxor må också påpekas. Statens järnvägar tillämpar för sina bussar en zontaxa, postverket en annan. Den sistnämnda innebär något högre biljettpriser på lejonparten av de vanligaste reseavstånden, 160 km och därunder. Några exempel må belysa förhållandet.

Avstånd	Biljettpris i kronor			
	Enkel resa		Tur och retur	
	S. J.	Postv.	S. J.	Postv.
40 km	4: 60	4: 80	6: 90	7: 20
80 »	8: 00	8: 50	11: 90	12: 80
120 »	10: 60	11: 80	17: 20	17: 70
160 »	14: 20	15: 40	23: 00	23: 00

Man frågar sig efter anledningen till denna olikhet. En samordning är på sin plats, i all synnerhet som postverkets busslinjer till i det närmaste 100 % är belägna i de fyra nordligaste länen, under det att S. J:s busstrafik till sin långt största del berör det övriga landet och för övrigt är mycket ringa utvecklad i de två nordligaste länen. Det kan ju knappast anses till-

börligt, att man i de nordligaste länen skall betala mera än i sydligare landsdelar.

Under påpekande av vad ovan anförts får vi hemställa,

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.

Stockholm den 27 januari 1954.

Carl Östlund.

Nils Agerberg.

E. Oskar Åkerström.

Harald Larsson
i Hedenäset.

Nils G. Fröding.

J. H. Johansson
i Norrfors.

Ivar Jansson
i Kalix.
