

Nr 88.

Av herr Andersson, Axel, och herr Näslund, *angående samtrafik mellan statens järnvägar och de enskilda bussföretagen i Norrland.*

Den av Kungl. Maj:t tillsatta kommittén för norrlandskustens trafik avgav i slutet av förra året sitt betänkande. Enligt direktiven skulle kommittén undersöka om inte buss- och lastbilstrafiken i det norrländska kustlandet från Sundsvall till Haparanda borde organiseras under statlig ledning. Kommittén kom till det resultatet att ett förstatligande f. n. inte kan anses aktuellt.

Utredningen visar nämligen att en samordning av trafiken i stor utsträckning redan ägt rum i fråga om busstrafiken och pågår beträffande lastbilstrafiken. Kommittén framhåller också, att i fråga om busstrafiken ytterligare förbättringar kan åstadkommas av de privata företagen i samarbete med statens järnvägar. Den samordning, som redan skett, har tillkommit på initiativ från de enskilda trafikutövarnas sida och bl. a. medfört, att trafikanter på sträckan Sundsvall—Luleå med anslutning från det inre av Norrland kan få lösa biljett direkt från avreseorten med tillämpande av zontaxa enligt samma grunder som vid resa tredje klass med SJ. Samtidigt har också skett en överenskommelse om samordning av tidtabellerna. Ett särskilt avräkningskontor svarar för de ekonomiska uppgörelserna mellan de olika bussföretagen. Organisationen har fungerat synnerligen väl, trafikanterna har fått billigare resemöjligheter och bättre service, och trafikutövarna har kunnat konstatera ett avsevärt uppsving i trafiken.

Till denna samtrafik mellan de enskilda bussföretagen har också postverket, som driver åtskilliga busslinjer i Norrland, anslutit sig. En part har emellertid ställt sig utanför, nämligen SJ, som dock vid planeringen av den direkta busslinjen Sundsvall—Haparanda visade stort intresse (bl. a. genom inrättande av s. k. spårlösa stationer) för att själv ta hand om trafiken på denna sträcka. De trafikanter, som är hänvisade att använda SJ:s bussar, har således alltså ingen möjlighet att utnyttja de fördelar samtrafiken mellan bussföretagen i övrigt erbjuder. Ett sådant förhållande är naturligtvis mycket beklagligt och ger anledning till jämförelser, som icke utfaller till SJ:s fördel. Det måste nämligen synas trafikanterna egendomligt, att de hos enskilda företag i samarbete med postverket kan, trots kanske flera bussbyten, få köpa direktbiljett till zontaxepreis, medan de, om de t. ex. åker med postverkets diligens och sedan skall byta till SJ:s trafikmedel, först måste köpa biljett för den sträcka postverket svarar för och sedan ny biljett — och då på nytt börja i botten av taxan — för den sträcka SJ svarar för.

Vid de underhandlingar, som förts med SJ angående samtrafik med de norrländska bussföretagen, uppges SJ som villkor ha ställt, att SJ skall ha fullt betalt för sin del av färdsträckan. Nedsättningen i biljettpriset skulle alltså helt falla på de enskilda bussföretagen (i vissa fall även postverket). Bussföretagen, som menat att biljettinkomsten skulle delas efter antalet färdkilometer, har av lättförklarliga skäl icke kunnat godtaga SJ:s villkor.

I det järnvägsfattiga men milrika Norrland har busstrafiken fått en betydelse, som knappast kan överskattas. Det är ett gott betyg åt dess utövare, att den trots många gånger synnerligen dåliga vägar och mycket svåra väderleksförhållanden i stort sett upprätthålles utan avbrott och förseningar. De långa avstånden gör dock resorna dyra. En bussresa kombinerad med järnvägsresa till t. ex. Stockholm betyder en stor utgift. En samordning av buss- och järnvägstaxorna skulle därför innebära en välkommen lättnad och medverka till förbättring av kontakten mellan Norrland och de sydligare delarna av landet.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening uttala det önskvärda i att även SJ:s buss- och järnvägstrafik inordnas i den av enskilda bussföretag och postverket redan genomförda samtrafiken i Norrland.

Stockholm den 26 januari 1954.

Axel Andersson.

P. J. Näslund.