

## Nr 170.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner om samtrafik mellan statens järnvägar och de enskilda bussföretagen i Norrland.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Axel Andersson* och *Näslund* (I: 88) och den andra inom andra kammaren av herr *Anderson* i Sundsvall *m. fl.* (II: 170), har hemställts att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t som sin mening uttala det önskvärda i att även statens järnvägars buss- och järnvägstrafik inordnas i den av enskilda bussföretag och postverket redan genomförda samtrafiken i Norrland.

Såsom motivering för sitt förslag ha motionärerna anfört följande.

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 trafikotövarnas 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 trafikotövarna 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 alltjämt 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.

Över motionerna har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttrande avgivits av *järnvägsstyrelsen*, som anfört följande.

Järnvägsstyrelsen vill inledningsvis erinra om att liknande synpunkter på frågan om samtrafik järnväg—bil anförts i motionerna II: 176 och II: 353 till årets riksdag, över vilken senare motion styrelsen redan avgivit yttrande. Såsom däri framhållits torde frågan om taxemässig samtrafik järnväg—billinje komma att behandlas av 1948 års järnvägstaxekommitté. I direktiven för denna kommittés arbete, där norrlandskommitténs olika förslag omnämnas, framhålles att innan ställning toges till nämnda förslag i frågor, som beröra statens järnvägars taxor, torde det närmare böra utredas bl. a. i vad mån förslagen kunna vara järnvägsekonomiskt berättigade. Järnvägsstyrelsen har därför intagit den ståndpunkten att 1948 års järnvägstaxekommittés ställningstagande i frågan om taxemässig samtrafik järnväg—billinje bör avvaktas, innan konkreta åtgärder för åstadkommande av sådan samtrafik vidtagas. Så torde också enligt styrelsens mening böra ske i fråga om den nu ifrågasatta samtrafiken mellan statens järnvägars järnvägs- och busslinjer och de enskilda bussföretagen i Norrland.

Vad angår den mera begränsade frågan om önskvärdheten av att statens järnvägars billinjer deltaga i taxemässig samtrafik med norrlandskustens billinjer, vill styrelsen erinra om att statens järnvägars busstrafik i Norrland är av relativt ringa omfattning i förhållande till övrig där befintlig busstrafik och att densamma till ytterst ringa del berör den vägsträcka å vilken den enskilda busstrafiken Luleå—Sundsvall framföres. Den enda längre statens järnvägars busslinje, som har direkt kontakt med de samtrafikerande enskilda busslinjerna på norrlandskusten, är linjen Umeå—Lycksele/Sorsele. Den förfrågan angående eventuell anslutning till norrlandskustens samtrafiksystem, som för någon tid sedan under hand framfördes av de enskilda bussföretagen, avsåg endast statens järnvägars busslinjesträcka Umeå—Lycksele och främst trafiken till och från Lycksele stad. Att statens järnvägar därvid avböjde berodde på att frågan om samtrafik mellan statens järnvägars busslinjer och enskilda busslinjer utgör en integrerande del av det större problemet om samtrafiken järnväg—bil, vilken som ovan nämnts är föremål för särskild utredning. Styrelsen vill i detta

sammanhang nämna att statens järnvägar av samma skäl icke infört taxemässig samtrafik mellan statens järnvägars busslinjer och järnvägslinjer — billinjen Övertorneå—Pajala, som från början tillkommit som ett substitut för järnväg, har dock samma ställning i samtrafikhänseende som en statens järnvägars järnvägslinje. Taxemässig samtrafik förekommer således ej heller mellan statens järnvägars busslinje Umeå—Lycksele/Sorsele och den korsande nord—sydgående järnvägslinjen. Detta var ytterligare ett skäl varför förslaget om samtrafik med den enskilda busslinjen i kustlandet icke ansågs böra genomföras i nuvarande läge.

I anslutning till motionärernas uttalande att »de trafikanter, som är hänvisade att använda SJ:s bussar har — — — ingen möjlighet att utnyttja de fördelar samtrafiken mellan bussföretagen i övrigt erbjuder» samt att »ett sådant förhållande är naturligtvis mycket beklagligt och ger anledning till jämförelser, som icke utfaller till SJ:s fördel», anser sig styrelsen böra erinra om de åtgärder, som från statens järnvägars sida vidtagits under senare år på persontaxeområdet, vilka förbilligat järnvägsresor till och från samt inom Norrland. Resor på långa avstånd ha sålunda i jämförelse med tidigare avsevärt förbilligats genom införandet av tur- och returbiljetter på alla resavstånd fr. o. m. 1 maj 1951 (tidigare förekom tur- och returbiljetter endast på avstånd om högst 496 km) samt genom införandet fr. o. m. 1 maj 1952 på försök av semesterbiljetter med 25 procents rabatt på tur- och returbiljettpriset. För resor inom Norrland ha vidare fr. o. m. 1 maj 1952 på försök införts billiga s. k. endagsbiljetter i vissa stationsrelationer på järnväg, till vilka biljetter någon motsvarighet icke torde finnas vid de enskilda bussföretagen.

Sådana endagsbiljetter gälla för resa fram och åter på järnväg samma dag till pris som för enkel biljett. De tillhandahållas på resavstånd över 40 km och innebära på resavstånd över 60 km en rabatt i förhållande till vanligt tur- och returpris av omkring 40 procent. Det må erinras om att önskemål om billigare resor på linjer, vilka förbinda glesbebyggda områden med en tätort, framförts av norrlandskommittén i dess betänkande angående transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84). I remissyttrandet häröver uttalade järnvägsstyrelsen bl. a., att styrelsen vore villig taga under övervägande att i sådana relationer, där avstånden vore särskilt långa eller där det eljest vore motiverat, medgiva fram- och återresa samma dag till enkelt biljettpris. Järnvägstaxekommittén, som anknöt till vad som anförts av norrlandskommittén och järnvägsstyrelsen, föreslog järnvägsstyrelsen i skrivelse den 17 mars 1952, att endagsbiljetter på försök skulle införas till ett antal lämpliga huvudorter inom de fyra nordligaste länen. På förslag av järnvägstaxekommittén beslöts, att biljetterna skulle tillhandahållas i stationsförbindelser över 40 km. För närvarande äro endagsbiljetter införda för resor till följande orter i Norrland: Östersund, Sveg, Strömsund, Vilhelmina, Lycksele och Arvidsjaur. Av hittillsvarande erfarenheter av endagsbiljettförsäljningen i Norrland synes framgå att, åtminstone på något längre sikt, det icke är osannolikt, att dessa på försök inrättade endagsbiljetter i flera fall komma att framstå som företagsekonomiskt väl motiverade. Järnvägsstyrelsen överväger nu på förslag av järnvägstaxekommittén att utsträcka försöksområdet för endagsbiljetter till ytterligare huvudorter i övre och mellersta Norrland, bl. a. till vissa residentsstäder. Genom en sådan åtgärd skulle allt flera resenärer i dessa delar av Norrland få väsentligt utökade möjligheter till billiga resor till olika administrativa eller kommersiella centra.

Under åberopande av vad i det föregående anförts har järnvägsstyrelsen hemställt, att statsutskottet måtte avstyrka motionerna i fråga.

Utskottet vill inledningsvis erinra om att en fråga av principiellt samma innebörd som den förevarande upptagits i de jämväl vid årets riksdag väckta motionerna I: 160 och II: 353, vari bl. a. hemstälts om en skyndsamt utredning av möjligheterna till införande av genomgående zontariffberäkning mellan statens järnvägar å ena sidan och postverkets och statens järnvägars busslinjer å den andra. I sitt över motionerna avgivna och sedermera av riksdagen godkända utlåtande nr 13 sade sig allmänna beredningsutskottet finna de av motionärerna framförda önskemålen förtjäna det största beaktande från statsmakternas sida. Det vore enligt utskottets uppfattning en angelägenhet av stor vikt att i trafikhänseende missgynnade delar av landet, enkannerligen norrlandslänen, finge sina berättigade önskemål om billigare och mera rationellt samordnade transporter tillgodosedda utan större tidsutdräkt. Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen i ett remissytt-rande anfört om 1948 års järnvägstaxekommitté fann emellertid utskottet lämpligt att resultatet av taxekommitténs arbete avvaktades, innan vidare åtgärder i motionernas syfte vidtoges. Utskottet hemställde därför att motionerna icke måtte föranleda någon riksdagens åtgärd.

Statsutskottet önskar nu för sin del understryka den stora betydelse som frågan om taxemässig samtrafik mellan järnväg och omnibus äger icke minst för Norrlands befolkning. Detta beror självfallet därpå, att så stor del av befolkningen är hänvisad till att för sina resor alltid i första hand anlita något bussföretag. Ehuru från järnvägsstyrelsens sida under senare år vidtagits flera åtgärder som förbilligat själva järnvägsresorna till och från samt inom Norrland, framstår därför allttjämt en lösning i positiv riktning av nyssnämnda jämväl i motionerna I: 88 och II: 170 berörda samtrafikfråga som ett angeläget önskemål. Då emellertid, såsom av det föregående framgår, detta spörsmål f. n. är under utredning av 1948 års järnvägstaxekommitté, finner utskottet icke anledning föreligga för riksdagen att i anledning av motionerna I: 88 och II: 170 göra någon särskild hänvändelse till Kungl. Maj:t. Utskottet vill dock framhålla vikten av att åt järnvägstaxekommittén lämnade utredningsuppdraget slutföres med största möjliga skyndsamt.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att motionerna I: 88 och II: 170 icke må föranleda någon riksdagens åtgärd.

Stockholm den 16 november 1954.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 171.