

Nr 163

Utlåtande i anledning av motioner om samordning av statens järnvägars zontaxa med järnvägens och postverkets busstaxor.

(4:e avd.)

I de likalydande motionerna I: 409 av herr *Per Jacobsson* och II: 518 av herr *Larsson* i Umeå m. fl. har hemställts att riksdagen måtte bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets busstaxor som avses i motionerna samt att motsvarande samordning med enskilda trafikföretag samtidigt bör övervägas.

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

Statens järnvägar erinrar om att frågan om samordning av taxor i järnvägs- och busstrafik, som motionärerna även omnämnt, övervägts vid flera tidigare tillfällen. Därvid har bland annat konstaterats, att ett införande över hela SJ:s järnvägs- och billinjenät av järnvägstaxan som egentlig samtrafiktaxa (uppbyggd på nuvarande järnvägstaxa med genomgående avståndsberäkning och med degressiva kilometeravgifter vid stigande reseavstånd) medför ett betydande inkomstbortfall för statens järnvägar jämfört med tillämpning av snittaxor. Motsvarande gäller även en samtrafik med postverkets busslinjer och privata busslinjer, dock med den skillnaden, att frågan om hur inkomstminskningen skall fördelas mellan järnvägs- och busslinjer då blir ändå betydelsefullare.

Inom statens järnvägar pågår för närvarande en ingående översyn av SJ:s taxesystem för järnvägsresor och bussresor. Den väntas bli färdig hösten 1967. Som en del av denna översyn ingår att pröva möjligheterna att även på andra vägar än användande av enbart järnvägstaxan som samtrafiktaxa skapa bättre tekniska och prismässiga lösningar för kombinerade järnvägs- och bussresor.

Statens järnvägar anser någon ändring i för närvarande gällande taxepprinciper icke böra vidtagas förrän resultatet av den pågående översynen föreligger.

Poststyrelsen erinrar om att 1953 års trafikutredning i sitt den 9 maj 1961 avgivna betänkande (SOU 1961:23 s. 241 o. f.) ingående penetrerat flera till utredningen remitterade kommittéförslag och i riksdagen väckta

motioner rörande framställningar om taxemässig samordning av järnvägs- och biltrafik. Poststyrelsen delar helt den uppfattning som kommer till uttryck i 1953 års trafikutrednings sammanfattningsvis gjorda uttalande i sitt betänkande, nämligen »att det ur samhälls- och järnvägsekonomiska synpunkter och vid det trafikpolitiska system, som trafikutredningen förordar icke finnes utrymme för en anordning, varigenom på det hela statliga järnvägs- och billinjenätet skulle tillämpas uteslutande järnvägstaxor och tills vidare ej heller andra för järnvägs- och biltrafik gemensamma taxor».

Poststyrelsen säger sig emellertid vilja framhålla en detalj, som i tidigare utredningar synes vara berörd endast i förbigående men som i bussdriften är av inte oväsentlig betydelse. Det gäller frågan om försäljning av samtrafikbiljetter genom bussförare. Det torde nämligen knappast vara möjligt att låta postverkets bussförare tillhandahålla färdbiljetter från landsbygdens alla hållplatser till vilken ort som helst belägen vid järnväg (än mindre biljetter vid resa buss—järnväg—buss, som motionärerna lär avse). Förutom att förarna måste ha tillgång till SJ:s tidtabeller och taxor förutsätter detta en ingående kännedom om taxeberäkning och olika färdvägar. Bussförarna måste dessutom ha möjlighet och framför allt tid till att skriva ut färdbiljetter. Förlängda körtider, till nackdel för samtliga resenärer, kan inte undvikas om sådana göromål skall medhinnas. Att låta endast ett antal fasta försäljningsställen utfärda samtrafikbiljetter är visserligen tänkbart men skulle medföra att flertalet orter — kanske samtliga platser utefter en hel landsvägslinje — skulle komma i en ogynnsam ställning. En sådan anordning skulle dessutom innebära ett frångående av en av busstrafikens grundprinciper, nämligen att färdbiljett tillhandahålles av bussförare.

Tidigare utredningar i denna fråga har enligt styrelsen visat att de ökade administrativa kostnader, som måste uppstå vid en taxemässig samordning järnväg—buss, knappast torde stå i rimlig proportion till de merendels blygsamma ekonomiska fördelar som trafikanterna skulle erhålla.

För postverkets vidkommande skulle vidare, enligt styrelsen, de ekonomiska verkningarna av taxemässig samtrafik i dagens läge utan tvivel bli allvarliga. Med hänsyn till den korta remisstid som stått till förfogande har någon närmare utredning i detta hänseende inte kunnat företas. Det kan emellertid nämnas, att poststyrelsen, som anser den ekonomiska sidan av problemet vara av stor betydelse, vid en under år 1947 verkställd överslagsberäkning rörande de ekonomiska verkningarna av ett likartat förslag, som framförts av kommittén för utredning rörande transportförhållandena i Norrland (SOU 1946: 84), funnit sig kunna uppskatta inkomstbortfallet för postverkets del för det dåvarande till lågt räknat 16 %.

Innan de ekonomiska återverkningarna av genomgående taxeberäkning och övriga, i flera fall svårbemästrade problem, bl. a. de rent taxetekniska, ingående utretts, saknas enligt styrelsen erforderligt underlag för ett ställningstagande till de i motionerna framförda förslagen. Poststyrelsen erinrar vidare om den inom statens järnvägar pågående utredningen rörande bl. a.

frågan om genomförande av taxemässig samtrafik mellan järnvägs- och landsvägslinje. Denna utrednings resultat anses böra avvaktas, innan ställning tas till motionärernas förslag om samordning av statens järnvägars zontaxa med järnvägens och postverkets busstaxor.

Utskottet. I sitt yttrande över förevarande motioner har SJ framhållit att ett införande över hela dess järnvägs- och billinjenät av järnvägstaxan som egentlig samtrafiktaxa skulle medföra ett betydande inkomstbortfall för statens järnvägar jämfört med tillämpning av snittaxor. Motsvarande gäller även en samtrafik med postverkets busslinjer och privata busslinjer, vartill kommer frågan om hur inkomstminskningen skulle fördelas mellan respektive järnvägs- och busslinjer. Poststyrelsen åberopar bl. a. ett av 1953 års trafikutredning gjort uttalande att det ur samhälls- och järnvägs-ekonomiska synpunkter och vid det trafikpolitiska system som trafikutredningen förordnat inte finns utrymme för en anordning, varigenom på hela det statliga järnvägs- och billinjenätet skulle tillämpas uteslutande järnvägstaxor och tills vidare ej heller andra för järnvägs- och biltrafik gemensamma taxor. Både SJ och poststyrelsen har slutligen erinrat om att en översyn f. n. pågår av SJ:s taxsystem för järnvägs- och bussresor.

Utskottet finner det önskvärt att de av motionärerna berörda frågorna får en tillfredsställande lösning. En samordning av taxorna på det sätt som föreslagits inrymmer emellertid såväl ekonomiska som praktiska problem av vittutseende karaktär och torde därför såsom remissinstanserna framhållit böra prövas först sedan den förenämnda översynen av frågan inom SJ slutförts. Som en del härav ingår f. ö. att pröva möjligheterna att även på andra vägar än användande av enbart järnvägstaxan som samtrafiktaxa skapa bättre tekniska och prismässiga lösningar för kombinerade järnvägs- och bussresor. I avvaktan på resultatet av denna översyn kan det enligt utskottets mening inte vara motiverat att från riksdagens sida begära särskilda åtgärder av det slag motionärerna yrkat. Motionerna avstyrkes därför.

Utskottet hemställer

att riksdagen icke bifaller motionerna I: 409 och II: 518.

Stockholm den 14 november 1967

På statsutskottets vägnar:

GÖSTA BOHMAN

Närvarande: se under utlåtandet nr 162.

Reservationer

- 1) av herr *Per Jacobsson* (fp)
- 2) av herr *Westberg* (fp).