

## Motion

**1984/85: 3114**

**Sven Henricsson**

**Rätt att driva lokal och regional kollektivtrafik på väg (prop. 1984/85:168)**

I denna motion berörs frågan om avgränsningen mellan lokal och regional trafik och interregional trafik samt det centrala ansvaret för sistnämnda trafik. Utgångspunkten är propositionens resonemang i frågan.

Vpk delar uppfattningen i propositionen att ansvaret för den långväga interregionala trafiken skall planeras på riks nivå. Ett problem i sammanhanget är att busstrafikföretag kan koncentrera sig på trafikinsatser under kortare perioder av topptrafik, då exempelvis tågtrafiken skulle ha möjlighet att förbättra sin ekonomi och därmed balansera de ofta låga intäkterna under dagar och tider då den reguljära trafiken har ett dåligt utnyttjande och därmed sämre intäkter.

Ur samhällsekonomisk synpunkt är en sådan ordning otillfredsställande och kan leda till krav på ökade statliga tillskott för att klara ett rimligt busutbud även under perioder av lågtrafik. Erfarenheterna visar att sådana tillskott av statsbidrag sedan används som argument för att ifrågasätta exempelvis SJ:s ekonomiska effektivitet. Men det är inte möjligt för något trafikföretag att klara utgifterna enbart med inkomster från lågtrafikperioder.

Det finns i dag exempel på att länstrafiken i flera län bedriver länsgränsöverskridande långväga busstrafik genom samverkan. Således kan direktbuss Luleå-Sundsvall arrangeras av länstrafiken. Ett annat exempel är arrangemanget med busstrafik Östersund-Umeå och omvänt. Denna trafik må vara hur intressant som helst, men faktum är att den går nära 20 mil utmed inlandsbanan med försök att vinna över resenärer från ett begränsat underlag, varvid järnvägstrafiken drabbas. Det borde under sådana omständigheter ha varit fullt möjligt att resan gått med tåg Östersund-Hoting där måltidsuppehåll kunnat ske varefter vidarefärden skett med buss över Dorotea och Åsele till Umeå. Samma möjlighet borde ha prövats i omvänd riktning. Detta är ett par av säkerligen många liknande exempel.

Man kan påstå att idén om järnvägen som stomme i den interregionala landtrafiken är nära nog allmänt godtagen. Eftersom staten har ett ansvar för dessa resor och eftersom staten har SJ är det naturligt om ansvaret för interregional trafik kopplas till SJ. SJ disponerar en omfattande busstrafikkapacitet – för närvarande 1 650 bussar med 3 200 anställda. Det vore rätt naturligt om staten kanaliserade sitt ansvar för långväga trafik via SJ. Härvid kunde en rimlig avvägning ske då det gäller behovet av extra busskapacitet i de fall tågtrafiken inte skulle klara den aktuella trafikvolymen i någon relation.

En sund prissättning med samma taxa oavsett färdstätt, dvs. tåg eller buss, alternativt en kombination av båda kunde då gälla. I fråga om interregional persontrafik bör staten överlåta på SJ att ha totalansvaret. SJ har själv i remissvar till utredningen uttalat sig i denna riktning. Självfallet kan länstrafiken därvid få köpa tjänster i vissa relationer med lokal och regional trafik. Inhyrning av entreprenörer kommer givetvis att tillämpas.

Med hänvisning till det anförda och med anledning av proposition 1984/85:168 föreslås

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJ bör ha totalansvaret för det interregionala resandet.

Stockholm den 15 april 1985

SVEN HENRICSSON (vpk)