

## Nr 17

Av herr Berglund m. fl., om utvidgning av statens järnvägars reserabatter till att gälla även busslinjer.

(Lika lydande med motion nr 17 i Första kammaren)

Ett av statens affärsdrivande verk, statens järnvägar, har under de senare åren på olika sätt sökt popularisera sin verksamhet.

Vi hälsar de åtgärder som vidtagits med tillfredsställelse; i konkurrens med andra trafikmedel både samfällda och enskilda är sådana åtgärder nödvändiga. Den service som man på olika sätt söker skapa är ett steg i rätt riktning.

I sin folder, »12 sätt att resa billigare», har SJ i lika många punkter angivit de olika möjligheter allmänheten har att använda sig av de rabattbiljetter som här redovisas.

Dessa möjligheter gäller dock endast vid färd på SJ:s järnvägslinjer, medan däremot dess busslinjer är undantagna — även de som står i direkt förbindelse och drivs i samtrafik med järnvägarna.

I allt flera delar av vårt land har under årens lopp olika järnvägslinjer dragits in på grund av järnvägsnedläggelser, och många av dessa har ersatts med busslinjer i SJ:s regi. Riksdagen har, för att underlätta SJ:s lönsamhet, medgivit att sådana nedläggelser görs och att trafiksvaga järnvägslinjer skall få ersättas med billigare trafikmedel.

Nu inträder emellertid det förhållandet att de, som önskar begagna sig av de i ovan nämnda folder erbjudna rabattresorna och bor på orter där förbindelsen till järnvägslinje eller järnvägsstation består av busslinje, måste inköpa särskild biljett utan rabattmöjlighet. Härigenom fördyras och försvåras givetvis den tilltänkta resan med rabattbiljett, och den resande kommer i en ogynnsammare ställning än den som har möjlighet till direkt resa med järnväg.

En sådan olägenhet är inte minst påtaglig då det gäller Norrland och dess många busslinjer, men den drabbar även andra delar av vårt land som råkat ut för omläggningar i trafikavseende. I debatten om lokaliseringen av industriföretag till områden för stödåtgärder framfördes det önskemålet att gemensamma zontaxor buss—tåg om möjligt borde genomföras, detta inte minst med tanke på att även en sådan åtgärd skulle bidra till att förhindra den avfolkning i dessa områden som nu pågår. Här är inte fråga om endast nöjesresor utan i ännu högre grad affärsresor för dem som finner

det förenligt med sina uppdrag att begagna sig av de rabattkort SJ tillhandahåller.

Som en angelägenhet har i flera sammanhang även framförts önskemålet om att 67-kortet skulle gälla alla SJ:s trafikmedel. Förutom de i den åberopade foldern angivna rabattmöjligheterna finns även det 350 kronors rabattkort många affärsmän och andra begagnar sig av för erhållande av resa mot halv biljett men som ej heller gäller på SJ:s busslinjer.

Mycket tyder på att vid en utvidgning av tillämpningen av rabattsystemet till SJ:s olika trafikmedel en större resandefrekvens skulle kunna erhållas och därmed även kompensation för utvidgningen och trivsel för den resande allmänheten.

Under hänvisning till vad här ovan anförts hemställer vi,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte ge till känna önskvärdheten av att de rabatter som gäller på statens järnvägars tåglinjer även måtte äga giltighet för färd med SJ:s busslinjer.

Stockholm den 13 januari 1965

*Matteus Berglund*

*Mac P. Hamrin*

*Gunnar Hyltander*

i Kalmar

*Sven G. Andersson*

*Sigvard Rimås*

*Sigvard Larsson*

---