

## Nr 409

Av herr Jacobsson, Per, om samordning av statens järnvägars zontaxa med järnvägens och postverkets busstaxor.

(Lika lydande med motion nr 518 i Andra kammaren)

Man torde vara tämligen överens om att man i görligaste mån bör sträva efter att medborgarna i skilda delar av landet kan leva under så likartade betingelser som möjligt. Självfallet kan en sådan målsättning endast nås i begränsad omfattning, beroende på de stora olikheter som råder i skilda delar av vårt långa land, skillnader i klimat, geografisk belägenhet, näringspolitiska förutsättningar osv.

När det gäller kommunikationsförhållandena intar framför allt de nordligaste delarna av vårt land en ogynnsam ställning. Resorna blir inte bara långa och tidsödande utan också mycket kostsamma. I den mån en viss utjämning av kostnaderna kan ske beträffande de konventionella färdmedel samhället förfogar över bör detta kunna övervägas för att minska olikheterna och skapa större rättvisa.

Som exempel kan anföras att mellan statens järnvägar samt järnvägens och postverkets busslinjetrafik förekommer en viss samordning så till vida att biljett kan lösas som gäller för dessa olika färdmedel. Däremot förekommer ingen samordning beträffande zontaxorna, vilket innebär — för att nu ta ett exempel — att en resande från Tärna i Västerbottens lappmark visserligen kan lösa biljett i Tärna för direkt resa till Stockholm men att han samtidigt måste betala den gällande busstaxan på den 13 mil långa färden från Tärna till järnvägsstationen i Storuman och först på sträckan Storuman—Stockholm kan dra fördel av den prisreducering på långa sträckor som järnvägens zontaxa innebär.

Frågor om samordning mellan järnvägens och postverkets taxor har sedan länge varit föremål för diskussion både i utredningssammanhang och i riksdagen. Redan den s. k. norrlandskommittén framlade på sin tid förslag om en sådan samordning, varefter frågan varit föremål för överväganden i bl. a. 1944 års trafikutredning, 1948 års järnvägstaxekommitté, 1953 års trafikutredning m. fl. I samband med behandlingen av Kungl. Maj:ts proposition angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken år 1963 förekom även motioner i här angivet syfte. Det sammansatta stats- och tredje lagutskottet, som behandlade förenämnda proposition, avstyrkte motionerna då det syntes troligt att dessa frågor skulle komma att behandlas inom den

*Bihang till riksdagens protokoll 1967. 3 saml. Nr 409—420*

delegation som skulle komma att tillsättas för att följa verkningarna av de i propositionen föreslagna reformåtgärderna. Denna delegation, trafikpolitiska delegationen, har ännu ej avgivit något betänkande och arbetet beräknas enligt riksdagsberättelsen pågå under hela år 1967.

Den fråga det här gäller är sålunda ingalunda någon ny fråga. Man kan förstå människorna i de bygder i skilda delar av vårt land för vilka detta är en betydelsefull fråga; de känner sig inte betjänta enbart av att frågan hålles levande i utredningskvarnens evigt malande ström utan att någonting händer.

Den invändningen kan givetvis göras att ett inordnande av järnvägens och postverkets busslinjetrafik i järnvägens zontaxesystem skulle innebära en viss inkomstminskning för vederbörande företag. Vill man i någon mån medverka till en utjämning av de olägenheter som de geografiska förhållandena innebär bör en sådan invändning knappast tillmätas avgörande betydelse.

Under hänvisning till vad här anförts hemställer jag,

att riksdagen måtte besluta att bemyndiga Kungl. Maj:t att vidtaga åtgärder för en sådan samordning mellan statens järnvägars zontaxa samt järnvägens och postverkets buss-taxor som avses i motionen samt att motsvarande samordning med enskilda trafikföretag samtidigt bör övervägas.

Stockholm den 26 januari 1967

*Per Jacobsson (fp)*

---