

Nr 750

av herr Hörberg
angående SJ:s trafikpolitik.

SVERIGE ETT 4-TIMMARS LAND?

Bakgrund

Den länge efterlysta riksplanen för bl. a. regionalpolitiken antogs av riksdagen under hösten 1972. Beslutet måste ses såsom en handling av historisk betydelse. På många områden öppnar sig nu möjlighet till långsiktig planering för både näringsliv samt statlig och kommunal förvaltning. Inte minst är beslutet av betydelse för planeringen av vårt lands kommunikationer.

Det saknas i dag av förklarliga skäl inom de flesta områden konkreta planer på hur riksplanen skall utnyttjas. — Denna motion anför några synpunkter när det gäller framtidslösningar för den kollektiva fjärrtrafiken.

Ett "rundare" Sverige

En strävan har länge varit att från kommunikationssynpunkt göra Sverige rundare. Därmed avses inte bara att anpassa taxor för gods- och personbefordran samt telesamtal så att kommunikationer på de långa avstånden blir betydligt billigare än i dag. Även restiderna bör nedbringas på olika sätt, främst så att de nordliga delarna av vårt land s. a. s. kommer närmare Mellan- och Sydsverige.

För att nå likformighet över hela landet när det gäller att nedbringa restiderna måste ett aktivt samarbete upprättas mellan SJ och LIN/SAS. Sådant bör omfatta både tidtabellsuppläggning och biljettpolitik. Snabba flygtransporter från Norrland till lämplig järnvägsknut i Mellansverige kan vara *ett* sätt, som ger norrlänningarna samma anknytning till järnvägs- och buskommunikationerna som t. ex. svenskarna i Mellansverige redan har. Enhetsbiljett för flyg- och marktransporter skulle förenkla för resenären. — Liknande snabbanknytning till västsvensk och sydsvensk järnvägsknut kan vara ytterligare lösningar att reflektera på.

Snabbtåg

När det gäller den kollektiva trafiken i Mellan- och Sydsverige synes järnväg och landsväg fortfarande under decennier framöver ha möjlighet att framgångsrikt konkurrera med flyget när det gäller både transportkapacitet, kostnader och snabbhet. Utomlands, framför allt i Japan, framförs tåg på banvallar av traditionell typ med betydligt högre

hastigheter än i Sverige. 200 km/tim. borde vara minimimålet för våra banvallars ombyggnad på huvudsträckorna och för nykonstruktion av vagnmaterial.

För att visa den obalans i investeringspolitik mellan olika kommunikationsmedel som för närvarande äger rum kan anföras tre exempel:

Ex 1. På sträckan Stockholm—Västerås har byggts en hög vägbro med begränsad stigning över det vatten och det berg som finns mellan Stäket och Kungsängen. Järnvägen däremot slingrar sig fram på en banvall från förra seklet.

Ex 2. Mellan Malmö och Helsingborg har längs kusten byggts motorväg som är den snabbaste förbindelselänken, medan järnvägen får gå inne i landet via Kävlinge och Teckomatorp.

Ex 3. Om några år finns motorväg mellan Göteborg och Borås, ca 60 km lång. Järnvägen kryper fram längs sjöar och mellan åsar och är 72 km!

Ovannämnda sträckor utgör både förbindelse mellan näraliggande primära centra och delar av fjärrtrafiknätet. En annan investeringspolitik måste föras om snabbtågförbindelser på dagtid skall kunna ordnas. Det finns anledning att redan med befintliga förutsättningar se över de snabba dagförbindelserna mellan t. ex. nu fastställda primära centra. Såväl näringsliv som statlig och kommunal förvaltning skulle vinna mycket på snabba sådana förbindelser morgon och kväll.

Nattåg—dagtåg—flyg

Ett gemensamt grepp om ovanstående tre kommunikationsmedel synes kunna ge värdefulla förutsättningar när det gäller att skapa ett rundare Sverige.

Sovvagnen bjuder redan i dag hård konkurrens när det gäller förflyttning mellan orter upp till 70 mils avstånd från varandra. En sådan sträcka avverkas på tio à elva timmar, dvs. under natten. Regelbundna sådana förbindelser mellan lämpligt valda orter såsom sovvagnsterminaler skulle avsevärt nedbringa restiden under dagtid mellan de flesta orter i Mellan- och Sydsverige.

På karta enligt bilaga 1 finns markerade sju storstads- och primära centra såsom sovvagnsterminaler:

Gävle/Sandviken

Stockholm

Karlstad

Linköping

Göteborg

Växjö

Malmö.

Om sovvagnsförbindelser regelbundet ordnades mellan dessa sju orter med avgångs- respektive ankomsttider ca 22.00 respektive 08.00, skulle anknytningar per dagtåg eller landsvägsbuss till och från kringliggande

tätorter ge betydande restidsvinster på dagtid. I vissa förbindelser blir dagtidsvinsten närmast revolutionerande. — Av ovan skisserade 42 sovvagnsförbindelser finns redan 16, varför endast 26 utgör utökning.

Ett 4-timmarsland

En undersökning visar att ovan skisserade sovvagnsterminaler redan i dag har dagresetider på högst två timmar till de flesta tätorter i Götaland, Svealand och Gävleborgs län.

Samtliga primära centra ligger inom tvåtimmarsavstånd från de sju sovvagnsterminalerna!

Av 56 regionala centra enligt riksplanen inom det berörda området ligger 50 inom två timmars reseavstånd — även om Lindesberg olyckligtvis synes få mindre lämpliga avgångs- och ankomsttider för sovvagn. För 3 av de återstående bör lämpliga förbindelser kunna etableras för Gislaved, Oskarshamn och Karlshamn till sovvagnsterminal i Växjö och för Mariestad till exempelvis Kristinehamn. Endast två regionala centra — Strömstad och Lysekil — ligger så perifert att reseavståndet till och från sovvagnsterminal i Göteborg blir 3 timmar.

För att belysa effekten av sovtägsarrangemang enligt ovan kan här anges några exempel på dagresetider mellan primära och regionala centra inom det berörda området:

Från	Till	Dagresetid i antal timmar ca	"Sovsträcka"
Kalmar	Uddevalla	3	Växjö/Göteborg
Västervik	Säffle	2	Linköping/Karlstad
Finspång	Ronneby	3	Linköping/Växjö
Ystad	Oskarshamn	3	Malmö/Växjö
Tranås	Söderhamn	1 3/4	Linköping/Gävle
Enköping	Hultsfred	2 3/4	Stockholm/Linköping
Bollnäs	Åmål	2 1/2	Gävle/Karlstad
Stockholm	Mora	1 3/4	Stockholm/Borlänge
Göteborg	Västervik	2	Göteborg/Linköping

Om Gotland anknyts till systemet via Bromma (eller Norrköpings) flygplats, nedre och mellersta Norrland via Bromma eller den nya flygplatsen Gävle/Sandviken och övriga Norrland via Arlanda/Stockholm skulle Gotland och de tätorter i Norrland som från kommunikations-synpunkt är välbelägna komma med i ovan beskrivna sovtägsarrangemang.

SVERIGE SKULLE BLI ETT 4-TIMMARSLAND!

Ny sovvagnstyp

Det helt övervägande antalet sovvagnsresor torde röra sig om affärs- eller tjänsteresor. Just genom nattresan blir en hel arbetsdag disponibel på besöksorten. Vid "arbetsresor" då sovvagnsmöjlighet inte finns eller

inte utnyttjas blir det ofta fråga om att resa till besöksorten på kvällen före och att övernatta på hotell. Det förekommer praktiskt taget aldrig annat än enkelrumsövernattningar — något som hotellstatistiken visar. — Varför finns inte "enkelrumsövernattning" i sovvagnsalternativet? Den främsta orsaken till att sovvagnarna inte utnyttjas mera torde vara tvånget att dela kupé med en eller två ofta helt främmande personer. Kupén är trång, toalettmöjligheterna kan knappast utnyttjas utan obehag för medpassagerarna, och morgontoaletten innebär trängsel och köbildning.

Ett utökat antal sovvagnsförbindelser t. ex. enligt ovan torde kräva enbäddskupéer, om alternativet skall bli attraktivt, frekvent utnyttjat och därmed lönsamt!

I bilaga 2 finns skiss till ny sovvagnsinredning inom ramen för de nuvarande sovvagnarnas yttermått. Inredningen möjliggör 24 enbäddskupéer. Nuvarande sovvagnar ger 22 bäddar i tvåbäddskupéer, varför redan oförändrat pris på färdbiljett och sovplats skulle ge bättre lönsamhet för den nya vagnen. Därtill kommer den ökade beläggning som enbäddskupéerna stimulerar till och den möjlighet till höjt sovplatspris som vore möjligt att uttaga!

Att en ny typ av sovvagnar skulle försees med luftkonditionering inställbar i varje kupé, bättre ljudisolering, toalett med uppsamlingsstank, tyststängande dörrar osv. säger sig själv.

Biljettpriserna

Förstaklass färdbiljettpris är 150 % av andraklass. Som ovan nämnts torde den helt övervägande delen av resorna i första klass vara affärs- eller tjänsteresor, vilket innebär att de, om de utförs för företags eller organisationers räkning, utgör avdragsgilla kostnader. Nettokostnaderna blir därför bara ca 50 %. Samhället suventionerar så att säga resor som är avdragsgilla och får således egentligen endast hälften av det pris som biljetten åsatts. Därtill kommer att resefrekvensen för dem som gör affärs- eller tjänsteresor är så stor att de i allmänhet innehar rabattkort, vilket i sin mån ytterligare sänker intäkterna för staten.

Ovanstående förenklade resonemang skulle kunna vara *ett* av skälen till att ifrågasätta riktigheten av att andraklass biljettpris är så högt som 2/3 av förstaklass. Vore det inte rimligare att andraklasspriset utgjorde hälften av förstaklasspriset?

SJ kämpar med ekonomiska svårigheter. En av dem är konkurrensen från personbilstrafiken, som utnyttjas hårt även på längre reseavstånd. SJ:s biljettpris är härvid av icke oväsentlig betydelse.

Av SJ:s biljettintäkt 1970/71 kom ca 1/3 eller 718 milj. kr. från persontrafiken. Utan att ha tillgång till dess uppdelning på första- och andraklassresor kan gissningsvis antas att högst 2/3 à 3/4 av dessa intäkter kommer från andraklassresor, dvs. 500 à 540 milj. kr. En sänkning av andraklasspriset till hälften av ett oförändrat förstaklasspris skulle vid oförändrad resefrekvens innebära ett intäktsbortfall av 125 à 135 milj.!

Beloppet är litet i sammanhang som dessa, och bortfallet för SJ skulle säkert bli ändå mindre om man tar hänsyn till den ökade resefrekvens som torde bli följden av biljettprissänkning. — En tur- och returbiljett Göteborg—Stockholm, som nu kostar 157 kr., i andra klass, skulle kosta 118 kr. och Malmö—Stockholm, nu 190 kr., efter sänkning 143 kr. dvs. en minskning för den resande med 39 kr. respektive 47 kr.

Marknadsföring

Om SJ skall kunna bibehålla och helst öka sin andel av resenärerna, fordras flera olika åtgärder. Oavsett vilka förbättringar som genomföres måste SJ:s marknadsföring av sina tjänster ägnas mera intresse än för närvarande. Det torde vara tämligen obekant för folk i allmänhet att det egentligen *finns* mycket bra, komfortabla och snabba förbindelser på våra järnvägar. Många exempel skulle kunna tas fram, såsom obekantskapen med sovvagnsförbindelserna mellan Väst- och Sydsverige och Sundsvall/Östersund/Umeå/Luleå, de i flera förbindelser utmärkta anknypningarna via Göteborg för resenärer från Mellansverige till och från Halland/Skåne, sovvagnarna mellan Bergslagen/Värmland och Malmö osv.

Lokala tidtabeller för fjärrförbindelser till andra orter kunde vara *ett* sätt att informera på.

Sammanfattning

De synpunkter som ovan anförts om bättre kollektiva kommunikationer mellan primära och regionala centra och om sänkta priser på sådana resor bör "vägas in" bland alla de olika åtgärder som nu måste vidtagas, om den beslutade riksplanen skall få önskade praktiska verkningar. Det gäller för statsförvaltningen att visa riksplanens möjligheter för den ekonomiska utvecklingen och inte minst vilka satsningar man är beredd att göra på t. ex. kommunikationsområdet för att de orter som skall bli lämpliga etablerings- och utvecklingsalternativ i verkligheten också blir det.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställer jag

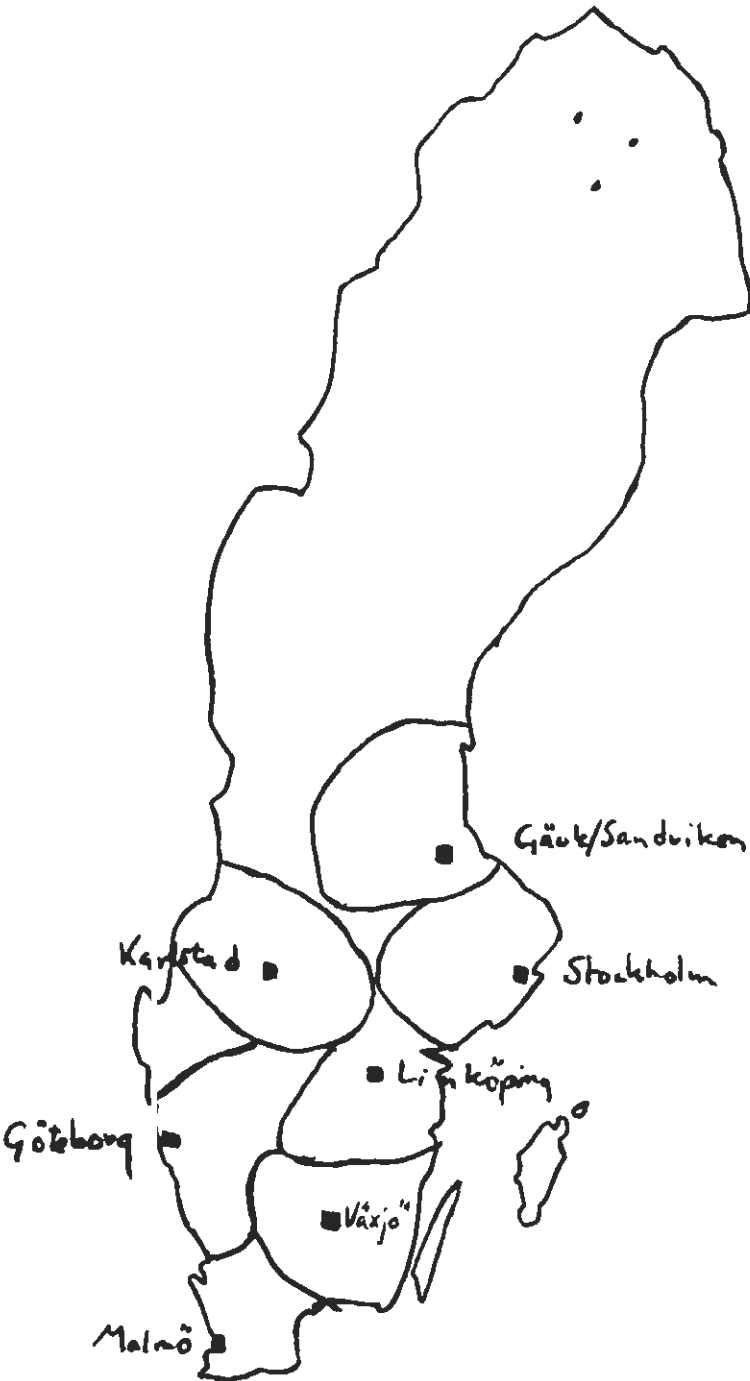
att riksdagen begär att Kungl. Maj:t på lämpligt sätt låter utreda

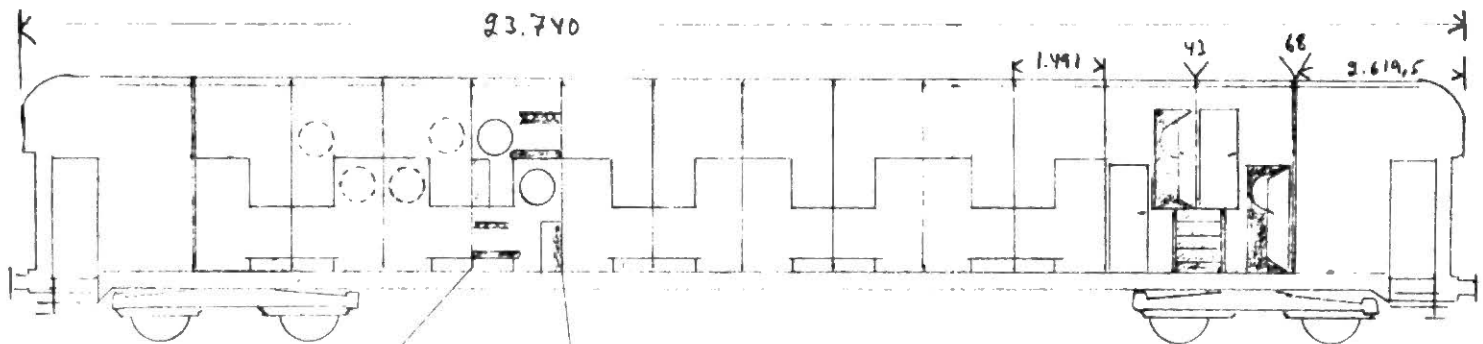
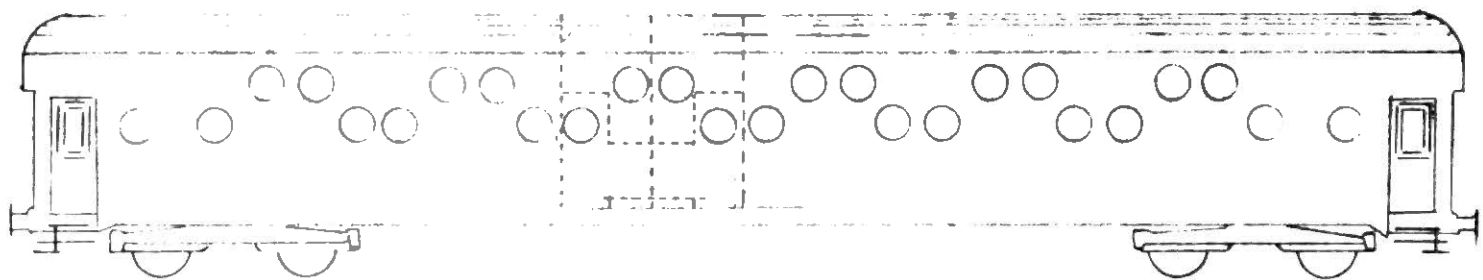
1. möjligheterna till tätare och snabbare förbindelser mellan primära och regionala centra med beaktande även av kombinationen sovtåg—dagtåg—flyg,
2. samarbetsformer för SJ och LIN/SAS beträffande biljettaxor och -utfärdande samt tidtabeller,
3. sänkningssalternativ för biljettpriset för andraklassresor,
4. på lång sikt: en mer progressiv investeringspolitik för SJ.

Stockholm den 25 januari 1973

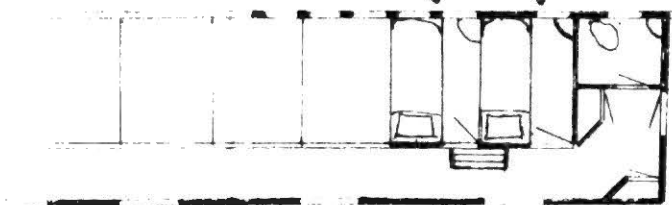
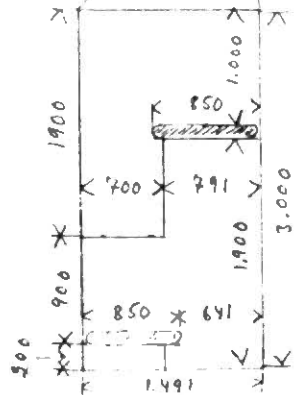
NILS HÖRBERG (fp)

Bilaga 1





24 singelkupéer



Skala 1:100

