

Nr 17

Trafikutskottets betänkande i anledning av motion om ökat driftsamarbete mellan de statliga kommunikationsverken.

Motionen

I motionen 1973:317 av herrar Torwald (c) och Jonsson i Alingsås (fp) föreslås att riksdagen hos Kungl. Maj:t hemställer om utredning av möjligheterna att genom ökat samarbete mellan de statliga kommunikationsverken åstadkomma besparingar och förbättrad kundservice samt i övrigt ger Kungl. Maj:t till känna vad i motionen anförts.

Remissyttrandena

Över motionen har yttranden inhämtats från postverket, televerket och statens järnvägar. Se bilaga till detta betänkande.

Utskottet

Postverket har i sitt yttrande över motionen lämnat en ingående redogörelse för det omfattande samarbetet mellan verket och SJ på transportsidan. Även i andra fall förekommer samarbete, t. ex. vid förenade post- och järnvägsanstalter där postgöromålen utförs av SJ:s personal. Inom poststyrelsen och SJ:s centralförvaltning finns vidare en gemensam arbetsgrupp för utvidgat samarbete och samordning av servicefunktioner i all den utsträckning detta visar sig möjligt och lämpligt. Ett nära samarbete förekommer också på olika nivåer mellan postverket och SJ i samband med de årliga tidtabellsskiftena i fråga om utrymmesbehov i de postförande tågen.

I fråga om samarbetet med televerket erinras om att under våren 1968 en arbetsgrupp tillkom med uppdrag att behandla olika frågor som berör de båda verkens verksamhetsområden. Redan vid gruppens tillsättande stod det klart att en av de väsentligaste samarbetsfrågorna avsåg möjligheterna till samordnad utdelning av telegram och expressförsändelser. Övriga frågor som tagits upp till behandling i gruppen har varit rationellare expedition av postbetalningstelegram, teleservice på postanstalter och postal service på teleanstalter samt tillsyn av samtalsautomater utanför tätort jämte utdelning av telefonkataloger genom postverkets försorg.

Det samarbete mellan postverket, SJ och televerket som sedan länge förekommer genom gemensamt uppförande av byggnader samt i fråga om tomtanskaffning och förhyrningar m. m. torde enligt poststyrelsens uppfattning tillfredsställa de önskemål om driftsamarbete som förs fram i

motionen. I diligenstrafiken har postverket sedan många år tillbaka ett intimt samarbete med SJ i fråga om bussanskaffningar. Redan år 1961 gjordes det första gemensamma bussinköpet genom SJ:s försorg. Härigenom vanns fördelar för båda verken genom ökade mängdrabatter och standardisering av bussarna på grund av gemensamma tillverkningsbestämmelser. Efter år 1967 sker dock bussköpen av varje verk för sig sedan leverantörerna garanterat samma priser för de statliga företagen oavsett upphandlingsförfarandet.

Sammanfattningsvis uttalar poststyrelsen sin positiva inställning till en samordning av de olika kommunikationsverkens tjänster och även - så långt detta är möjligt - till en samordning av den löpande driften. Styrelsen anser emellertid att förefintliga samarbetsorgan och samrådsformer fungerar fullt tillfredsställande samt att något behov av ytterligare utredningsorgan inte föreligger.

Även televerket erinrar om den förut nämnda samarbetsgruppen mellan posten och televerket och dess uppgifter samt framhåller att erfarenheterna av samarbetet hittills varit goda. Inom televerket pågår emellertid sedan drygt ett år en utredning - 1972 års telegrafutredning - vars uppdrag är att ange specificerad målsättning för telegrafverksamhetens framtida service och ekonomi. Utredningen bedrivs förutsättningslöst utom i det avseendet att telegrafrörelsen på sikt skall göras självbärande i vart fall beträffande sina särskostnader. Då det finns anledning förmoda att utredningen kommer att föreslå omfattande förändringar av telegrafverksamhetens organisation, servicegrad m. m. har det i samarbetsgruppen postverket televerket bedömts olämpligt att forcera utredningen om samarbetsformer. För den händelse telegrafutredningen skulle komma in på lösningar för telegrafgrenen som lämpar sig för samarbete med postverket avses dessa möjligheter bli noggrant undersökta.

Det är televerkets uppfattning att man - genom det samrådsorgan som alltså finns - redan nu tillgodoser de önskemål som motionärerna ger uttryck åt. Någon speciell utredning med anledning av motionen anses därför inte motiverad vad gäller post- och televerken.

Mellan televerket och SJ finns samarbete etablerat bl. a. genom att vissa järnvägsstationer erbjuder telegrafservice samt genom att SJ och televerket sedan många år samutnyttjar såväl stolplinjer som telekablar. I samband med en gemensam utredning år 1970 har SJ och televerket dessutom kommit överens om att utvidga samarbetet till nya områden i den mån detta kan komma att bedömas fördelaktigt för de båda verken. Från televerkets synpunkt ter det sig därför inte för dagen speciellt angeläget att starta någon utredning av möjligheterna till ytterligare samarbete mellan SJ och televerket.

Från SJ:s sida erinras om att den av motionärerna upptagna frågan om samordning SJ - postverket av inlämning, transport och utlämning av mindre godssändningar inte är någon nyhet för SJ. Då de båda verken bedömt en sådan samordning fördelaktigt i de fall den är möjlig att

genomföra, har problemet penetrerats av den arbetsgrupp som finns för inventering av möjligheterna till vidgat transport- och terminalsamarbete SJ -postverket. Ett så omfattande samarbete i fråga om de mindre godssändningarna som motionärerna tycks avse möter dock enligt SJ en del praktiska hinder. Dessa sammanhänger med de olikheter i fråga om verksamhetsområde och arbetssätt som kännetecknar de båda verken och som medför olikartade krav på bl. a. ifrågavarande transporter och expeditionlokaler. Det konstateras vidare att området för ytterligare samordning mellan SJ och postverket vid befordring av mindre godsfräsändelser är tämligen begränsat. Den i motionen föreslagna samordningen kan ej heller tänkas genomförd samtidigt på berörda linjer och platser. Åtgärderna måste nämligen prövas från fall till fall och frågorna härom är också föremål för löpande översyn.

De samordningsfrågor det här över huvud gäller är enligt SJ ej av den karaktären att det är anledning att behandla dem i en särskild offentlig utredning. De bör i stället handläggas genom fortsatt samråd mellan postverket och SJ inom härför redan etablerade samsarbetsorgan.

Vad remissmyndigheterna sålunda anført torde innebära att motionärernas önskemål i väsentliga avseenden redan är tillgodosedda. Utskottet finner det emellertid för sin del angeläget att arbetet med en samordning av de berörda verkens service och verksamhet i övrigt fortsattes och intensifieras. Verkens styrelser har också givit uttryck för sin positiva inställning till ytterligare åtgärder i detta syfte. Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att utvecklingen på området av Kungl. Maj:t uppmärksamt följes synes någon särskild åtgärd från riksdagens sida i frågan ej påkallad varför motionen avstyrks.

Utskottet hemställer således

att riksdagen avslår motionen 1973:317.

Stockholm den 16 oktober 1973

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: herrar Mellqvist (s), Dahlgren (c), Iljorth (s), Lothigius (m), Hugosson (s), Persson i Heden (c), Rosqvist (s), Sellgren (fp), Håkansson (c), Östrand (s), Karlsson i Malung (s), fröken Hörlén (fp), herrar Sundgren (s), Komstedt (m) och fru Ryding (vpk).

Yttranden över motionen 1973:317

Postverket (1973-05-22)

1 Tidigare uttalanden om liknande motioner

Frågan om ökat samarbete mellan Postverket, SJ och Televerket behandlades av riksdagen 1969 i anledning av två likalydande motioner (nr I:597 och II:701) om gemensamma stationer för post, tele och järnväg. De berörda tre verken, som erhöll tillfälle att yttra sig i ärendet, erinrade i sina remissvar till statsutskottet om det omfattande samarbete dem emellan som sedan länge förekommit - under hänsynstagande till respektive verks funktioner. Man uttalade även sin positiva inställning till en samordning av varandras tjänster men framhöll samtidigt att särskilda samsamarbetsorgan redan fanns, vilka fungerade fullt tillfredsställande. Detta samarbete har sedan dess byggts ut ytterligare i form av särskilda samråds- och arbetsgrupper.

Poststyrelsen vill också hänvisa till statsutskottets utlåtande, i vilket bl. a. framhölls att en samordning av de tre verkens serviceverksamhet ansågs angelägen. Man fann det dock föga troligt att en särskild utredning, som föreslagits i motionerna, skulle bidra till en bättre och snabbare lösning av de aktuella problemen än det arbete som bedrivs inom redan befintliga samsamarbetsgrupper. Statsutskottet avstyrkte motionerna i fråga.

2 Samarbete Postverket—Statens järnvägar

2.1 Postverkets nuvarande transport- och sorteringsorganisation

2.1.1 Allmänt

Postverkets nuvarande transportorganisation är anpassad till det sorteringsystem (områdessortering), som infördes den 12 maj 1968 i samband med en genomgripande omläggning av tågföringen. En redogörelse över innebörden av denna omläggning lämnas här nedan.

2.1.2. Klassindelning av postförsändelser

Försändelserna är i behandlingshänseende indelade i två kategorier: A-post och B-post. A-posten består i stort sett av brev, postkort, nyhetstidningar, betalningshandlingar samt s. k. A-korsband, dvs. korsband som enligt särskild taxa befordras som A-post. Även il- och flygpaket behandlas som A-post. Till B-post hänförs övriga brev- och paketförsändelser och paket.

Det primära syftet med indelningen i A- och B-post är att göra det möjligt att prioritera den viktiga posten (A-posten) för att tillförsäkra denna kortast möjliga postbehandlingstid.

2.1.3 Postbehandlingstid

Postbehandlingstiden är den totala tiden från inlämning på postanstalt eller i brevlåda till utlämning av försändelse eller avi. Av nedanstående sammanställning framgår vilka postbehandlingstider som gäller för de olika kategorierna. Inlämningsdagen är betecknad med 0, första vardagen därefter med 1 osv.

Kategori	Normalt	Trafiksvåra förbindelser
A-post	0-1	0-2
B-paket, eget brevområde	0-1	0-2
B-paket övrigt	0-3	0-4 eller 0-5
B-tidning (>30 nr/år)	0-2	0-3
B-tidning (<30 nr/år)	0-2 eller 0-3 ¹	0-4 eller 0-5
Övrig B-post	0-3	0-4 eller 0-5

Ovan angivna tider är maximitider, som Postverket strävar efter att inte överskrida. Postbehandlingen av B-post sker i många fall snabbare. Av B-paketen får sålunda ca 70 % behandlingstiden 0-2. I samtliga fall förutsätts att försändelserna avlämnas för postbefordran i så god tid att de hinner avsändas inlämningsdagen.

Som jämförelse mellan postbehandlingstiderna före och efter trafikomläggningen i maj 1968 kan nämnas att andelen "overnatt-befordrade" brev har ökat från ca 85 % till ca 95 % i dagens läge. Den mest angelägna posten (A-posten) har således fått en snabbare befordran. Som ett mått på den snabbare behandling av A-posten som åstadkommit kan nämnas, att t. ex. transportintervallen "avgång från uppsamlingspostanstalt (se nedan) tidigast kl 19.30 med ankomst till spridningspostanstalt (se nedan) senast kl 06.00" uppnåddes efter den 1 maj 1968 i ytterligare 700 förbindelser.

Längre befordringstider har emellertid drabbat en mindre del av den vanliga paketposten, eftersom denna post -- såsom framgår av det efterföljande -- endast sorteras på dagtid och på grund av kostnads- och utrymmesskäl inte kan befordras med samma snabba lägenheter (snälltåg, flyg) som A-posten.

2.1.4 Sorteringsorganisationen

Fullständig sortering av den avgående posten är koncentrerad till vissa postanstalter, som benämns uppsamlingspostanstalter. Antalet sådana är f. n. ca 80 för A-post och 60 för B-post. Post som lämnas in vid övriga postanstalter skickas efter förberedande sortering till närmaste uppsamlingspostanstalt.

Vid uppsamlingspostanstalterna fördelas brevöversändelser och A-paket på brevområden och B-paket på paketområden. Därjämte utsorteras post till adressorter med stor postmängd.

A-post sorteras i princip alla tider på dygnet, medan B-post i regel endast sorteras på vardagar och under dagtid (kl 06.00 - 22.00).

Landet är indelat i 41 brevområden. Ett brevområde består av ett eller flera postområden. Postområde identifieras med de två första siffrorna i postnumret, vilket innebär att dessa siffror är desamma för alla orter inom ett postområde. Postområdesgränserna följer kommunblocksgränserna.

En postanstalt inom varje brevområde fungerar som spridningspostanstalt, där utsortering sker till samtliga adressorter inom brevområdet av den post, som är ställd till brevområdet.

Antalet paketområden är 20. Ett paketområde består av ett eller flera brevområden. Spridningssorteringen av B-paket sker vid spridningspostanstalt i ett av brevområdena inom paketområdet.

¹ 0-4 om dag 3 är lördag.

2.1.5 Transportsystem

Transportsystemet är uppbyggt efter indelningen i brev- och paketområden. I princip kan man indela posttransporterna i följande fyra huvudgrupper med hänsyn till deras funktion:

- 1) uppsamlingstransporter: från inlämningspostanstalt till uppsamlingspostanstalt
- 2) mellanområdestransporter: från uppsamlingspostanstalt till spridningspostanstalt
- 3) spridningstransporter: från spridningspostanstalt till de enskilda adresspostanstalterna inom områdena
- 4) lokala transporter: brevlådtömning, transporter mellan postanstalter på samma ort och mellan postanstalt och järnvägsstation, flygplats etc. expressutdelning m. m.

2.1.6 Transportmedel

Posttransporterna utförs med användande av olika transportmedel. Valet av dessa sker efter företagsekonomiska principer i syfte att ernå bästa möjliga service till lägsta kostnader.

De olika transportmedel som används är tåg, bil, flyg och båt. Den inrikes postbefordringen sjöledes är av ringa omfattning. Huvuddelen av postmängden transporteras med järnväg. I mellanområdesförbindelserna transporteras ca 83 % på järnväg, 10 % på landsväg och 7 % med flyg. För uppsamlings- och spridningstransporter samt lokala transporter används huvudsakligen bil. Biltransporterna utförs med Postverkets egna bilar, med buss/bil i linjetrafik eller – efter anbudsinfordran – av olika åkeriföretag (entreprenadsystem).

2.2 *Gemensamma transporter för post och järnvägsgods*

2.2.1 Allmänna förutsättningar för Postverket

En väl utbyggd och strikt fungerande transportapparat är ett av huvudvillkoren för att Postverket skall kunna fullgöra sina uppgifter. Varken av samhälls- eller företagsekonomiska skäl kan dock Postverket bygga upp ett rikstäckande transportnät med användande av egna fordon. Som motionärerna påpekar är därför Postverket hänvisat att i stor omfattning köpa transporttjänster, i främsta rummet av SJ. I detta sammanhang kan nämnas, att Postverket ensamt svarar för den statliga busstrafiken i övre Norrland, norr om en gräns Östersund–Sollefteå. Med dessa bussar befordras förutom passagerare och gods även post.

2.2.2 Uppsamlings- och spridningstransporter

För uppsamling och spridning av B-posten, av vilken postpaketen utgör en volymmässigt väsentlig del, dvs. för transporter från inlämningspostanstalt till uppsamlingsorten resp från spridningsorten till de enskilda adressorterna, utnyttjas i regel samma postlägenheter som för A-posten.

Uppsamlingstransporterna avgår på vardagar efter inlämningspostanstaltens stängning men inte senare än att posten efter sortering på uppsamlingsorten kan vidareändas med förefintlig huvudpostlägenhet från uppsamlingsorten inlämningsdagen.

Från spridningspostanstalt i paketområde sänds paketen i regel vid middagstid, sedan spridningssorteringen avslutats, i mellanområdes-

transport till spridningspostanstalterna i de inom paketområdet ingående brevområdena. Till större orter inom ett brevområde anordnas särskilda spridningsturer för B-post under middagen eller eftermiddagen för att utdelningen inte skall försenas. Till övriga orter sänds B-posten som redan nämnts, med A-postlägenheter på följande morgon.

För uppsamlings- och spridningstransporter lämpar sig i allmänhet inte SJ:s transportorganisation, om nuvarande postbehandlingstider skall kunna bibehållas. Vidare skulle en uppdelning av A- och B-post på skilda transportlägenheter i dessa led av beföringskedjan medföra dubblering av ett stort antal transporter.

2.2.3 Mellanområdestransporter

För mellanområdestransporter anlitas som ovan nämnts SJ redan nu i stor utsträckning. I trafikstarka relationer sker transportererna i godsvagnar som helt utnyttjas för Postverkets räkning. Antalet sådana vagnar uppgår till ca 90 per vardag M–F. I andra förbindelser, där underlag saknas för att beställa hela vagnar, sker transportererna i delutrymmen i resgods- eller godsvagnar. På vissa sträckor i mellanområdesförbindelserna transporteras post på landsväg. Sådana transporter har anordnats i de fall, då från postbeföringssynpunkt lämpliga tåglägenheter saknats eller då landsvägstransport av kostnads- eller serviceskäl varit fördelaktigare än järnvägstransport.

De godsvagnar som beställs av Postverket lastas antingen vid Postverkets egna terminalanläggningar eller vid lastkaj inom SJ:s bangårdsområde. Inlastning i delutrymmen sker i regel vid perrong. Om godset efter sortering (förpackat i säckar, lastat i behållare eller lösgående) skulle överlämnas till SJ i enlighet med motionärernas förslag, tillkommer i de fall då vagnarna enligt nuvarande organisation lastas vid Postverkets egna terminalanläggningar, lokala transporter antingen i Postverkets eller SJ:s regi. Enligt vad som erfarits vid tidigare kontakter med SJ i fråga om samlastning i SJ:s knutpunktsvagnar, måste godset vara SJ tillhanda senast mellan kl. 16.00 och 17.00. Då är emellertid inte all under dagen inlämnad post färdigsorterad. De hela vagnar som Postverket nu lastar i egen regi hämtas för inväxling i resp tågsätt i regel först vid 19-tiden eller senare. Ett genomförande av motionärernas förslag skulle således medföra försening av ett stort antal paket, som nu befordras i Postverkets regi.

Vidare har SJ knutpunktsanstalter på knappt hälften av de orter där Postverket har uppsamlingspostanstalter. Som exempel kan nämnas postkontoret Alingsås 1, som är uppsamlingspostanstalt för såväl A- som B-post. B-paket från Alingsås sänds ... efter sortering ... med bil tillsammans med övrig B-post kl. 18.15 (M–F) till Göteborg, varifrån B-posten hinner vidarebefordras med bl. a. kvällstågen. I förbindelsen Göteborg Stockholm skickas B-posten i godsvagnar, som helt används för Postverkets räkning. Ett B-paket från Alingsås till Stockholm ankommer dit första vardagen efter inlämningsdagen (dag 1) och kan utlämnas närmast påföljande vardag (dag 2).

Styckegods till Stockholm, som inlämnas på järnvägsstationen i Alingsås, fraktas också först med bil till Göteborg för vidarebefordran därifrån med tåg. Senaste biltransport för detta slags gods måste dock avgå från Alingsås redan kl. 15.15 för att det skall hinna sorteras och inlastas i Göteborg för avtransport inlämningsdagen. Om B-paket och övrig B-post från Alingsås med kringliggande område skulle skickas med sistnämnda transportlägenhet, skulle endast en mindre del av denna post

hinna avsändas inlämningsdagen. Även i detta och andra liknande fall skulle således transport i SJ:s regi medföra försening av postförsändelserna.

Som tidigare nämnts är det inte bara postpaket som nu transporteras i de järnvägsvagnar, där Postverket rekvirerat utrymme och för vilka Postverket har att betala ersättning till SJ enligt särskilt avtal, utan även annan B-post såsom B-korsband, utgivarkorsband (veckotidningar), masskorsband och grupp korsband. För viss sådan post (veckotidningar som utkommer med mer än 30 nummer per år) har Postverket garanterat utdelning senast andra vardagen efter inlämningsdagen.

Om även denna del av B-posten skulle inlämnas till SJ tillsammans med paketgodset, är det föga troligt att denna postbehandlingstid skulle kunna garanteras. Det kunde därför bli nödvändigt att ordna särskilda transportlägenheter för detta slags post, vilket skulle medföra ökade transportkostnader.

2.3 Gemensam service för mottagande och utlämning av postpaket och järnvägsgods

Enligt motionen bör Postverket fungera som mottagare av alla paket- eller gods försändelser med en maximivikt av exempelvis 25 kg. Dessa försändelser skulle överlämnas till SJ för transport till adresspostanstalterna, där Postverket skulle se till, att de delas ut till mottagarna.

Maximivikten för postpaket är 20 kg. Antalet inlämnade paket uppgick för tiden 1 juli 1971 -30 juni 1972 till i runt tal 30,6 milj.

Antalet postanstalter utgör f. n. ca 2 400. Under tioårsperioden 1962--1971 minskade antalet från 3 843 till 2 481. Minskningen beror på att lantbrevbäringsnätet har motoriserats och byggets ut. De indragna postanstalterna har således i allmänhet ersatts med lantbrevbärning, varigenom den postala servicen på landsbygden förbättrats. I glesbygder, där underlag saknas att inrätta postanstalt eller lantbrevbärning, finns postombud eller har anordnats postväskbefordran.

Postverkets distributionsapparat är emellertid bäst lämpad för mindre paket, både i fråga om vikt och omfång. Betjäningen över disk domineras helt av penningrörelsen. Lokalerna för kundbetjäning måste anpassas efter detta förhållande (centralt läge och dyra hyror) och lämpar sig därför inte för hantering av styckegods. Kassapersonalen, som i allmänhet är kvinnlig, är inte utrustad med de tekniska hjälpmedel som behövs för behandling av tyngre gods. Lantbrevbärarnas bilar är inte heller anpassade för detta ändamål.

Det föreligger således ett ganska stort intresse att få kunderna att skicka de lättare paketen genom Postverket (medelvikten per paket är ca 2,5 kg), medan de bör sända de tyngre och skrymmande paketen genom SJ. Maximivikten för postpaket bör inte heller höjas till 25 kg. I detta sammanhang kan nämnas att samråd äger rum med SJ vid taxesättningen av postpaket resp järnvägsgods. Taxorna är anpassade så att man skall få den önskade fördelningen mellan de båda verken av lättare resp. tyngre paket eller gods, beroende på vilket verk som har bäst förutsättningar att ha hand om distributionen.

2.4 Nuvarande samarbete Postverket - Statens järnvägar

Som tidigare framhållits förekommer redan nu ett omfattande samarbete mellan Postverket och SJ på transportsidan. Även i andra fall förekommer samarbete, t. ex. vid förenade post- och järnvägsanstalter,

där postgöromålen utförs av SJ:s personal. Denna personal fullgör även brevlådtömning vid ett flertal järnvägsstationer. Dessutom finns inom Poststyrelsen och SJ Centralförvaltning en gemensam arbetsgrupp för utvidgat samarbete och samordning av servicefunktioner i all den utsträckning detta visar sig möjligt och lämpligt.

Vidare förekommer ett nära samarbete på olika nivåer mellan Postverket och SJ i samband med de årliga tidtabellsskiftena i fråga om utrymmesbehov i de postförande tågen. Dessutom har under senare år konferenser ägt rum med representanter för Poststyrelsen och SJ Centralförvaltning för att diskutera gemensamma farhågor.

3 Samarbete Postverket—Televerket

3.1 Samarbetsgrupp mellan de båda verken

Under våren 1968 tillkom en arbetsgrupp Postverket—Televerket med uppdrag att behandla olika frågor som berör de båda verkens verksamhetsområden.

Redan vid gruppens tillsättande stod det klart att en av de väsentligaste arbetsfrågorna avsåg möjligheterna till samordnad utdelning av telegram och expressförsändelser. Övriga frågor som tagits upp till behandling i arbetsgruppen har varit:

- rationellare expedition av postbetalningstelegram
- teleservice på postanstalter och postal service på teleanstalter
- tillsyn av samtalsautomater utanför tätort genom lantbrevbärarnas försorg (avtal har sedermera träfats om försök med en sådan verksamhet i Arvika kommun)
- utdelning av telefonkataloger genom Postverkets försorg (på försök har utdelats ca 108 000 ex av den s. k. friupplagan av Uddevalla-Vänersborgsdelens av 1972 års telefonkatalog)

3.2 Samordnad utdelning av expressförsändelser och telegram

3.2.1 Allmänt

Redan vid de inledande diskussionerna inom arbetsgruppen konstaterades frågans komplicerade natur och att en rad förhållanden försvårar en samordning. Medan expressutdelning huvudsakligen äger rum inom en Orts sammanhängande tätbebyggelse, gäller för telegram att de kan delas ut i stort sett oavsett var adressaten bor inom adressområdet.

Vidare ankommer huvuddelen av expressförsändelserna till adressorten före kl. 08.00 och utdelas i omedelbar anslutning till ankomsten. Telegrafanstalterna öppnar i allmänhet först kl. 08.00, vilket innebär att telegrammen börjar anlända först sedan huvudparten av expressförsändelserna delats ut. Telegramutväxlingen är särskilt koncentrerad till lördagar och speciella högtidsdagar, såsom Mors Dag, Pingstafton etc., då Postverket i regel försöker inskränka sin verksamhet.

Nämnas bör också att olika krav gäller beträffande utdelningstider för telegram och expressförsändelser. Postverket avslutar i allmänhet expressutdelningen kl. 20.00, medan telegrafstationerna och de större telegrafexpeditionerna har öppet till kl. 21.00.

3.2.2 Prov i Västerås med utdelning av expressförsändelser genom Televerkets försorg

Trots de ovan nämnda svårigheterna har samordningsfrågan studerats

mera ingående och provverksamhet ansetts böra komma till stånd för att olika alternativa möjligheter skall bli belysta ur driftmässig och ekonomisk synvinkel. Sålunda ägde prov rum med gemensam utdelning genom Televerkets försorg av expressförsändelser och telegram i Västerås under våren 1970.

Provet blev för Postverkets del positivt såtillvida att en del vanliga expressförsändelser kunde utdelas tidigare än under normala förhållanden. Den ekonomiska vinsten av den samordnade utdelningen var emellertid obetydlig.

3.2.3 Avtal rörande utdelning av telegram i Lund genom Postverkets försorg

Efter en försöksperiod under våren 1972 har Postverket genom avtal åtagit sig att fr. o. m. juni 1972 dela ut samtliga till Lunds telegrafstation inkommande telegram, som enligt gällande regler skall utsändas med bud. Utdelningen är organiserad så att telegrammen, sedan de av postkontoret i Lund avhämtats på telegrafstationen, delas ut i samma ordning som till postkontoret ankommande expressförsändelser.

Förutsättningarna för en samordning av utdelningen är särskilt gynnsamma i Lund, eftersom express- och telegramutdelningsområdet i stort sett sammanfaller där. En annan gynnsam omständighet är att post- och telelokalerna endast ligger 200 m från varandra, i all synnerhet som postkontoret skall avhämta telegram minst en gång i timmen på telegrafstationen. Man kan således inte generellt tillämpa samma modell på andra orter, utan det måste ske en samordning från fall till fall.

De driftmässiga erfarenheterna från den samordnade utdelningen i Lund har för Postverkets del varit goda. Den minskning från 77 minuter till 44 minuter som nämns i motionen avsåg utbärningstiden per telegram, medan den totala befordringstiden (från inlämning till utlämning hos adressaten) sjönk från 105 minuter till 92. Någon ekonomisk vinst har dock verksamheten inte inneburit, beroende på att löneläget för Postverkets personal är högre än för Televerkets telegrambud (dessa får vara högst 18 år och använder moped i stället för bil vid utdelningen).

3.2.4 Fortsatt samarbete angående gemensam utdelning av expressförsändelser och telegram

Inom Postverket och Televerket överväger man f. n. hur den framtida express- och telegramservicen skall utformas. Det är tänkbart att dessa överväganden leder fram till att försöken med gemensam utdelning av expressförsändelser och telegram bör utökas till att omfatta flera orter där förutsättningarna är gynnsamma för en sådan verksamhet. Det finns emellertid anledning att förmoda att särskilt när det gäller Televerket omfattande förändringar av servicegrad, organisation m. m. kommer att föreslås och det finns därför ingen anledning att redan nu driva provverksamheten alltför hårt.

4 Gemensam lokalförvaltning för postverket, SJ och Televerket

Det samarbete mellan centralförvaltningarna som sedan länge och allt fortfarande förekommer genom gemensamt uppförande av byggnader samt i fråga om tomtanskaffning, förhyrningar etc tillfredsställer enligt vår uppfattning de önskemål om driftsamarbete som föreslås i motionen.

Ett exempel på samarbete som också funnits sedan lång tid tillbaka är

de förenade post- och järnvägsstationerna. Dessa inrättades i slutet av 1800-talet och vid tiden strax efter sekelskiftet med hänsyn till dåvarande behov av postal service och till dåtida vägar och kommunikationsmöjligheter. I samband med att lantbrevbäringen kunna byggas ut och sedan olönsamma järnvägslinjer lagt ned har antalet förenade post- och järnvägsstationer successivt minskat. I. n. finns endast 63 sådana stationer kvar.

5 Gemensamma fordon

Postverkets totala fordonspark omfattar ca 1 740 bilar (varav ca 930 fordon används för brevbringning), ca 485 fordon i diligensrörelsen (varav 337 bussar och 131 släpvagnar) samt ca 260 övriga fordon (traktorer, el- och gaffeltryckar). Lantbrevbärarna använder egna fordon (f. n. är ca 2 650 lantbrevbringningslinjer bilburna).

De fordon Postverket anskaffat för sin verksamhet är i regel så väl utnyttjade att de inte kan disponeras jämväl för andra ändamål. Förutsättningar för sambruk av fordonen torde därför i allmänhet inte finnas. På orter där underlag inte finns för att skaffa egna gaffeltrucker för lastning och lossning hyr Postverket dock sådana av SJ.

I postdiligenstrafiken har Postverket sedan många år tillbaka ett intimt samarbete med SJ ifråga om bussanskaffningar. Redan år 1961 gjordes det första gemensamma bussinköpet genom SJ försorg. Härigenom vanns fördelar för båda verken genom ökade mängdrabatter och standardisering av bussarna på grund av gemensamma tillverkningsbestämmelser. Efter år 1967 sker dock bussköpen av varje verk för sig, sedan leverantörerna garanterat samma priser för de statliga företagen oavsett upphandlingsförfarandet.

6 Sammanfattning

Sammanfattningsvis vill Poststyrelsen i likhet med tidigare uttala sin positiva inställning till en samordning av de olika kommunikationsverkens tjänster och även — så långt detta är möjligt — till en samordning av den löpande driften. Poststyrelsen anser emellertid alltjämt att förefintliga samarbetsorgan och samrådsformer fungerar fullt tillfredsställande. Då något behov av ytterligare utredningsorgan enligt Postverkets mening inte finns, avstyrks motionen.

Televerket (1973-04-27)

Televerket får härmed redovisa sina synpunkter på de i motionen presenterade förslagen i den mån televerket är berört.

Motionärernas målsättning är att genom en smidig och samordnad organisation av tjänster mellan postverket, SJ och televerket uppnå:

- förbättrad kundservice
- bättre ekonomisk bärkraft
- ökad trafikvolym
- ökad möjlighet att ta hänsyn till regionalpolitiska och nationalekonomiska synpunkter.

Mot dessa syften finns givetvis inget att erinra. Förslag av liknande karaktär har tidigare väckts såväl inom som utom televerket, bl. a. i riksdagsmotioner. Televerket är sällunda på intet sätt främmande för tanken att öka samarbetet med andra kommunikationsverk.

Som framgår av motionstexten pågår viss försöksverksamhet med

ökat samarbete mellan postverket och televerket. De nämnda försöken har initierats genom en sedan 1968 existerande samarbetsgrupp mellan de två verken. Gruppens uppgift är att förutsättningslöst undersöka områden där driftsamarbete mellan verken kan vara aktuellt.

Samarbetsgruppen har hittills studerat följande större frågor:

- samordnad utdelning av telegram och expressförsändelser
- rationellare expedition av telegrampostanvisningar
- teleservice på postanstalter (och postal service på teleanstalter)
- tillsyn av samtalsautomater i glesbygdsområden genom lantbrevbärarnas försorg
- utdelning av telefonkataloger genom postverket i ökad utsträckning.

Frågan om expressförsändelser och telegram har getts viss prioritet i utredningsarbetet. Två prov har företagits, dels i Västerås februari-mars 1970 varvid televerkets telegrambud också i viss utsträckning delade ut expressförsändelser, dels - som nämns i motionen - i Lund våren 1972 varvid postverkets expressbud ombesörjt all utbäring av telegram.

Erfarenheterna av samarbetets praktiska funktion är i båda fallen mycket goda. Från servicesynpunkt erhöles också vissa förbättringar (den i motionen nämnda minskningen av distributionstiden för telegram i Lund från 77 till 44 minuter är korrekt och motsvaras av en ur servicesynvinkel mera relevant minskning av "normaltelegrammens" totala befordringstid från 105 till 92 min). Ekonomiskt har det däremot varit svårt att påvisa några påtagliga fördelar. Sålunda beräknades televerkets expressbrevsuttelning i Västerås bli något dyrare än postverkets normala självkostnad. Vid provet i Lund konstaterades en minskad resursförbrukning vid samordnad utdelning (i stort från 4 till drygt 2 tjänstgörande). Genom högre lönekostnader m. m. är dock postverkets kostnader för telegramdistributionen i Lund sådana att den normala utdelningsorganisationen i televerkets regi ställer sig något mindre kostsam. Detta till trots har verken beslutat att t. v. fortsätta samarbetet i Lund i syfte att vinna ytterligare erfarenheter. Samarbetsvillkoren har reglerats i ett avtal mellan verken.

Inom televerket pågår sedan drygt ett år en utredning - 1972 års telegrafutredning - vars uppdrag är att ange specificerad målsättning för telegrafverksamhetens framtida service och ekonomi. Bakgrunden härtill är det genom åren allt sämre ekonomiska resultatet för telegrafverksamheten. Utredningen görs förutsättningslöst utom i det avseendet att telegrafverksamheten på sikt skall göras självbärande, i vart fall beträffande sina särkostnader. Då det finns anledning förmoda att utredningen kommer att föreslå omfattande förändringar av telegrafverksamhetens organisation, servicegrad m. m. har det i samarbetsgruppen postverket - televerket bedömts olämpligt att forcera utredningen om samarbetsformer. För den händelse telegrafutredningen skulle komma in på lösningar för telegrafgrenen som lämpar sig för samarbete med postverket kommer givetvis dock dessa möjligheter att studeras noggrant.

När det gäller övriga frågor som behandlas i samarbetsgruppen skall här endast ytterligare kommenteras frågan om teleservice på postanstalter (och vice versa). Intresset är här - när det gäller teleservice - främst inriktat på uppsättning av samtalsautomater på postanstalter i ökad utsträckning (i sammanhanget studeras också möjligheterna att anpassa samtalsautomaternas placering och montering med tanke på rörelsehindrade kunder). I dagens högt automatiserade telefonnät och med samtalsautomater som möjliggör all slags telefontrafik är någon annan form av telefonservice inte aktuell att införa vid postanstalterna. Vad

beträffar telegrafservicen har den t. v. lämnats därhän med tanke bl. a. på den pågående telegrafutredningen.

Mellan televerket och postverket finns således ett samrådsorgan som bevakar möjligheterna till rationellt samarbete verken emellan. Det är televerkets uppfattning att man härigenom redan nu tillgodoser de önskemål som motionärerna ger uttryck för. Någon speciell utredning med anledning av motionen synes därför inte motiverad vad gäller snittet post-tele.

Mellan televerket och SJ finns samarbete etablerat genom att vissa järnvägsstationer erbjuder telegrafservice. Detta samarbete har tidigare funnits på ett mycket stort antal orter, men dess betydelse har minskat successivt och f. n. finns endast ca 10 järnvägsstationer som också fungerar som adresstationer för telegram. Däremot finns som regel telefonservice för allmänheten genom samtalsautomater i SJ-stationernas väntsalor — ett naturligt samarbete som vuxit fram utan något direkt organiserat samrådsförfarande.

Vidare samarbetar SJ och televerket sedan många år genom att samutnyttja såväl stolplinjer som telekablar. Kablarna är då i regel förlagda i SJ:s banvallar. En del av förbindelsekapaciteten används härvid för SJ:s interna kommunikationsbehov och övrig kapacitet för televerkets nät. Det rör sig om uppåt 5 000 km kabel som de båda verken på detta sätt disponerar gemensamt. Insatser har under det senaste decenniet gjorts för att effektivisera denna samarbetsform, dels genom förenklade rutiner för avtal rörande anläggning av gemensam kabel (en gemensam arbetsgrupp finns för dessa frågor), dels genom regler för det gemensamma underhållet av kablarna i fråga.

I samband med en gemensam utredning år 1970 har SJ och televerket dessutom kommit överens om att utvidga samarbetet till nya områden (t. ex. mobiltelefon, mobilsökning och datatransmission) i den mån detta kan komma att bedömas fördelaktigt för de båda verken.

Ur televerkets synvinkel ter det sig inte för dagen speciellt angeläget att starta någon utredning av möjligheterna till ytterligare samarbete mellan SJ och televerket.

Statens järnvägar (1973-04-24)

Motionärerna har föreslagit att SJ och Postverket skall samarbeta vid befordran av paket och godsfrösendelser upp till 25 kg. Samarbetet tänks organiserat så att Postverket sköter in- och utlämningen och SJ transporterna mellan inlämnings- och adresspostanstalterna. Motionärerna hemställer att detta förslag tillsammans med andra förslag, som ej berör SJ blir föremål för särskild statlig utredning.

Frågan om samordning SJ-Postverket av inlämning, transport och utlämning av mindre godssändningar är icke någon nyhet för SJ. Då även de båda verken bedömt en sådan samordning fördelaktig i de fall den är möjlig att genomföra, har problemet penetrerats av den arbetsgrupp som finns för inventering av möjligheterna till vidgat transport- och terminal-samarbete SJ-Postverket.

Ett så omfattande samarbete i fråga om de mindre godssändningarna, som motionärerna tycks avse, möter dock en del praktiska hinder. Dessa sammanhänger med de olikheter ifråga om verksamhetsområde och arbetssätt, som kännetecknar de båda verken och som medför olikartade krav på bl. a. ifrågavarande transporter och expeditiionslokaler.

När det gäller transporterna är det uppenbarligen i första hand landsvägsförbindelserna mellan de centrala sorteringsorterna och post-

anstalterna, som skulle kunna tänkas bli föremål för samordning. I mellanområdesförbindelserna går transporter till alldeles övervägande del med järnväg. För landsvägstransporter är SJ till en del genom Svelast och GDG entreprenör åt Postverket. Genom sina dotterföretag är SJ-koncernen med i bilden när Postverket inforrdar anbud på landsvägstransporter. Att landsvägstransporterna för SJ och Postverket likväl ej kunna samordnas i större omfattning sammanhänger med att de båda verkens krav på transporttider ofta är svårförenliga. Landsvägstransporterna med post avgår för tidigt från omlastningsstationerna och ankommer för sent till dessa för SJ del.

Vad gäller in- och utlämningen av gods skulle det vara till fördel för såväl allmänheten och SJ om Postverket kunde fungera som godsombud på platser, där SJ har svårt att hålla personal för expediering av styckegods. Postverkets lokaler är dock som regel inte avsedda för det från dess synpunkt tyngre och skrymmande gods, som utgör de minsta sändningsstorlekarna i SJ transportsortiment. Den av motionärerna föreslagna utvidgningen av Postverkets expeditjonsarbete kan därför nödvändiggöra om- eller utbyggnad av många postlokaler.

I anledning av vad här anförts kan konstateras att området för ytterligare samordning mellan SJ och Postverket vid befordring av mindre godsförsändelser är tämligen begränsat. Den föreslagna samordningen kan ej heller tänkas genomförd samtidigt på berörda linjer och platser, utan åtgärderna måste prövas från fall till fall. Samordningsfrågor av här avsett slag är också föremål för löpande översyn.

De samordningsfrågor det här är fråga om synes ej vara av den karaktär att det är anledning att behandla dem i en särskild offentlig utredning. Enligt SJ mening bör de handläggas genom fortsatt samråd mellan Postverk och SJ inom härför redan etablerade samarbetsorgan.

SJ avstyrker med hänvisning till vad ovan anförts bifall till motionärernas förslag i den del det berör SJ verksamhetsområde.