

Nr 307

av herr Carlshamre m. fl.

om utsträckt giltighet av det s. k. 67-kortet vid SJ.

Inom SJ bryr man hjärnan hur man skall få affärerna att gå ihop. Men det var visst länge sedan man hade bekymmer för att bjuda service och trevnad. Nu börjar det dock lätta, för djuren. Häromdagen kom det meddelande, att hundar numera får åka i både första klass och sovkupé. Och då börjar hoppet tändas även hos oss äldre, som så gärna vill åka tåg. Nu är det ju så vist inrättat, att vi få åka billigare på våra 67-kort, men vi får tyvärr inte som hundarna även åka i första klass, utan vi är hänvisade enbart till andra klass.

Låt mig få berätta en sann liten händelse. Jag skulle i förra veckan besöka barnen nere i Skåne, jag har litet onda knän och dålig rygg. Det blir så, när man närmar sig de 80. Det var mycket folk på tåget, och jag fick gå och leta länge efter en sittplats. Det blev ansträngande och jag var tvungen att stå och vila en stund. Då kom konduktören, och jag undrade, om jag inte skulle kunna få lösa ett tillägg och sätta mig inne i förstaklasskupén, som gick nästan tom.

Nu skall inte konduktören klandras, han följer bara givna regler, men han meddelade mig ganska bryskt, att detta var möjligt bara om jag löste full biljett för första klass. Inget 67-kort kunde då gälla. Jag fortsatte alltså att stå och kunde efter en del letande finna mig en plats i andra klass att sjunka ned på.

SJ har dåliga affärer. Jag förstår det. Men jag förstår inte, varför jag och många andra äldre inte skulle kunna få åka första klass och även där utnyttja 67-kort plus något extra tillägg, när vi nu faktiskt inte orkar trängas och slåss om platserna som i unga dagar.

Men som sagt, nu har ju hundar och katter fått börja åka första klass. Kunde höga herrar inom SJ tänka sig en dylik förmån även för oss gamlingar med slitna ben och ryggar? Vi skulle värdesätta det.

Ovanstående citat är hämtat från en insändare, som varit införd i Handelstidningen och författad av en äldre herre i Göteborg. Som framgår beskriver det en av denna man upplevd händelse, som inträffat i Sverige i modern tid, t. o. m. så sent som omkring det nyligen timade årsskiftet. Man bör då hålla i minnet att Sverige har ett interntionellt rykte om sig att vara en av världens mest utvecklade välfärdsnationer – ett rykte som man från svenskt, politiskt ansvarit håll är mån om att behålla och konsolidera, vilket inte minst kostnadsutvecklingen för sociala åtaganden ger belägg för. Emellertid tycks de sociala ambitionerna inte omfattas av det av staten drivna järnvägs- och monopolföretaget SJ, som, då det skall vara ett allmännyttigt företag, gärna kallar sig "Hela folkets järnväg".

En jämförelse – i vad avser 67-kortet – med de andra nordiska länderna är närmast genant för Sveriges vidkommande. Här i landet saknar den som är berättigad till att använda 67-kortet möjlighet att utnyttja det vid resa i första klass tågupé. I såväl Danmark, Finland som

Norge är situationen annorlunda. Den danska 65-biljetten berättigar till fram- och återresa — minst 30 km i en riktning — till priset för en enkel biljett i valfri klass och utan att resenären behöver betala för förmånen som sådan. Det finska 65-kortet kostar ca 4 kronor och berättigar till inköp av sex miljetter för resa i valfri klass, enkla eller tur och retur, till halva priset. Reslängden i ena riktningen måste vara minst 51 km. I Norge gäller att den som fyllt 70 år med make eller maka för resa på "Honnorbillet" i valfri klass för priset på halv biljett vid enkel resa respektive priset på enkel biljett vid tur och retur-resa. Avgift krävs för minst 50 km, men förmånen som sådan kostar ingenting.

Den svenska mot 65-biljetten, 65-kortet och Honnorbiljetten svarande förmånen, 67-kortet, avviker således markant från dessa dels genom det höga priset för förmånen som sådan, 22:50 kronor för rätten att köpa endast fem biljetter, dels, som nämnts, genom att resan inte får företas i valfri klass utan enbart i andra klass tågbakupé. Inte ens erläggande av mellanskillnadskostnaden mellan första och andra klass biljett berättigar den som har 67-kort att resa i första klass.

Under en följd av år har från vårt håll i motioner till riksdagen påpekats det oriktiga i den nu gällande ordningen. Trafikutskottet har instämt i synpunkterna genom att i 1972 års betänkande (nr 1 s. 31) med anledning av de motionsledes gjorda framstötarna framhålla att prövningen av den aktualiserade frågan inom ramen för den kontinuerliga översynen av tillämpningsområdet m. m. för rabattsystemet i dess helhet borde påskyndas och resultatet redovisas i 1973 års stasverksproposition.

Något sådant resultat har ingalunda presenterats i årets kommunikationshuvudtitel.

Det finns nu starka skäl att snarast utvidga 67-kortets användningsområde till att omfatta resa även i första klass tågbakupé. Någon anledning till ytterligare väntan på utredningar från SJ:s sida kan inte föreligga, eftersom frågan varit aktuell i flera år, och om man skall sätta tilltro till SJ:s uttalanden, borde den vara grundligt utredd vid detta laget. En fördel med nämnda utvidgning av förmånen vore att större nordisk enhetlighet uppnås, vilket vore värdefullt inte minst med tanke på att invånarna i de nämnda nordiska länderna har rätt att utnyttja samtliga dessa länders här anförda pensionärsrabattförmåner. Ett annat tungt vägande skäl till den nämnda utvidgningen av 67-kortet är att det måste anses orimligt att gamla människor, som kanske är trötta eller sjuka, samt handikappade, som önskar resa bekvämare och i en kanske lugnare miljö än vad andraklassvagn ger möjlighet till, inte erbjuds detta till reducerad biljettkostnad.

SJ skall enligt givna riktlinjer drivas som ett affärsföretag, men uppbär i praktiken hundratals miljoner kronor i statligt stöd, huvudsakligen för drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Kostnaden för införande av rätt för den som använder 67-kortet att utnyttja förmånen vid resa i första klass tågbakupé skulle enligt tidigare av SJ gjorda beräkningar bli obetydlig i relation till redan utgående statsstöd, eller omkring en miljon kronor. Det är dock svårt att föreställa sig att någon extra nettokostnad för SJ i

anledning av den här föreslagna utvidgningen av 67-kortsrabatten rimligen kan uppstå. Tvärtom borde platsutnyttjandet bli bättre, vilket inte minst det inledande citatet ger belägg för. Skulle dock SJ genom beräkningar finna att det oundgängligen kan väntas uppstå en nettoförlust budgetåret 1973/74 på grund av den utvidgade rabatten, bör med anledning därav förhöjt statsanslag föreslås på tilläggsstat.

Snarast efter ett riksdagsbeslut till förmån för utvidgad 67-kortsrabatt enligt vad ovan förordats, vilket beslut bör bli aktuellt under senare delen av mars månad i år, och fram till budgetårsskiftet bör SJ acceptera erläggande av mellanskillnadpris av dem som har 67-kort och önskar resa i första klass tågbakupé.

Med stöd av vad ovan anförts hemställs

att riksdagen hos Kungl. Maj:t begär att SJ anmodas att

1. utvidga 67-kortsförmånen till att omfatta resa även i första klass tågbakupé fr. o. m. den 1 juli 1973,
2. snarast efter ett riksdagsbeslut fram till den 1 juli 1973 tillåta 67-kortsinnehavare att resa i första klass tågbakupé mot erläggande av normalt mellanskillnadpris mellan första- och andraklassbiljett.

Stockholm den 23 januari 1973

NILS CARLSHAMRE (m)

ANDERS BJÖRCK (m)
i Nässjö

KARL LEUCHOVIUS (m)

BLENDALJUNGBERG (m)

ARNE ANDERSSON (m)
i Ljung

MÅRTEN WERNER (m)
i Malmö

PER-ERIK NISSER (m)

PER-ERIC RINGABY (m)