

Nr 458

Av herr Åkesson m. fl., angående den statliga trafikpolitiken.

(Lika lydande med motion nr 552 i Andra kammaren)

Den statliga trafikpolitiken har fått sina riktlinjer genom riksdagens beslut i anledning av proposition nr 191 år 1963. Etappvisa åtgärder skulle genomföras i syfte att skapa ett mer konkurrensfrämjande system med avveckling av konkurrenshämmande regleringar och med huvudprincipen att varje trafikgren bör svara för sina kostnader. Målet för trafikpolitiken sades vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Av de tre etapperna i det trafikpolitiska handlingsprogrammet genomfördes den första den 1 juli 1964, den andra kommer den 1 juli innevarande år och den tredje har som riktpunkt den 1 juli 1968.

I fråga om godstransporter på landsväg är avsikten att all tillståndsgivning skall ha slopats då trafikprogrammet genomförts. Detta förutsättes ge en ekonomiskt så långt möjligt riktig avvägning inom den bilburna gods-
trafiken, med betydande anpassningsförmåga till ändrad efterfrågan.

Samma anpassning är knappast möjlig i fråga om järnvägstransporterna. Om godstrafiken på väg ökar eller minskar får inte avgörande inflytande på vägapparaten, då denna ju också betjänar den allmänna privatbilismen, vars expansion gör att behovet av vägutbyggnad för överskådlig tid bedöms som mycket stort. På järnvägssidan innebär en anpassning betydligt mer drastiska bedömningar, ty det blir här frågan om huruvida järnvägslinjer skall läggas ned eller inte. Ett sådant beslut bedömes som definitivt om nedläggning beslutas, ty allmänt räknar man att järnvägsbyggandets tid i vårt land är förbi, och en förlorat järnväg kan knappast återuppstå, även om det i framtiden skulle visa sig att en ort som förlorat sin järnväg skulle utveckla sig till t. ex. en betydande turistort eller att en industri på orten skulle kunna expandera starkt om bara järnvägen funnits kvar.

Den roll järnvägarna spelat under i stort sett ett århundrade för alla de bygder som berördes av järnvägsbyggandet är så stor att den knappast kan sammanfattas. Knappast någon faktor, åtminstone innanför kustområdena, har en så betydelsefull roll som järnvägarna för lokaliseringen i stort under den svenska industrialismens genombrott. Att även ur rikssynpunkt nu blygsamt trafikerade järnvägar anses ha utomordentlig betydelse för bygderna framgår av att aktualisering av järnvägsnedläggelser ofta utlöser stor lokal

aktivitet. Näringsliv, kommuner och inte sällan länsstyrelser har fått anledning understryka att en slopad järnväg kan innebära avbräck av mycket allvarligt slag för bygderna.

Järnvägsnedläggningsproblematiken är synnerligen aktuell genom att nedläggelser av »trafiksvaga» banor anses vara ett väsentligt led i den nya trafikpolitiken. Avsikten är att statens järnvägar skall få möjlighet att driva det lönsamma »affärsbanenätet» under friare former och att detta skall upprustas för att bättre kunna betjäna kunder och konkurrera med främst vägtransporterna. Genom att affärsbanenätet avses behöva betala endast sina egna kostnader och inte genom intern resultatutjämning också underskotten för de trafiksvaga banorna blir det möjligt med en aktivare taxepolitik, och möjligheter skapas också för förräntning av i SJ nedlagt statskapital.

Genom en annan åtgärd har statsmakterna givit SJ möjlighet att redan nu och trots förlusterna på de trafiksvaga bandelarna driva en aktiv och konkurrenskraftigare taxepolitik på affärsbanenätet. Trafikreformen 1963 innehöll också beslut att staten genom något man kan kalla en »kollektivbiljett» för resor och transporter över den allmänna budgeten i princip helt täcker underskottet på de trafiksvaga banorna, i den mån inte dessa utgör förbindelse- eller dubbleringsbanor eller i övrigt från företagsekonomisk synpunkt är av betydelse för SJ.

Genom att staten övertagit kostnadsansvaret för den icke lönsamma järnvägstrafiken är frågan om nedläggning av icke lönsamma järnvägslinjer mindre en fråga om konkurrensförhållandena mellan järnväg och vägtrafik — vilket var det viktigaste elementet i principbeslutet 1963 — än i väsentlig mån en avvägning mellan önskan att allmänt hålla nere statsutgifter å ena sidan och sociala och lokaliseringspolitiska önskemål å den andra.

Trafikutredningen som föregick beslutet 1963 uttalade att »en nedläggning av samtliga trafiksvaga järnvägslinjer kan visserligen vara ekonomiskt motiverad om nedläggningsspörsmålet endast bedömes med hänsyn till SJ:s trafikintresse, men konsekvenserna för transportapparaten i dess helhet samt för näringslivet i övrigt och för den allmänna samfärdseln av en dylik omfattande järnvägsnedläggning torde bli synnerligen vittgående och i vissa fall samhällsekonomiskt oförmånliga, åtminstone på kortare sikt. Också kraven på en med hänsyn till de geografiska förhållandena rimlig transportförsörjning för landets olika delar samt beredskapsmässiga skäl begränsar nedläggningens omfattning.»

Att det är mycket stora delar av SJ-nätet som bedömts som trafiksvaga har ofta redovisats, och det är en allmän internationell iakttagelse att åtskilliga järnvägar förlorat i betydelse genom främst inverkan från andra trafikmedel och genom urbaniseringsprocessen. Men det är ingalunda lätt att dra gränsen mellan trafiksvaga banor och mer lönande sådana. 1951 uppskattades 42,6 procent av SJ-nätet vara trafiksvaga medan andelen 1959 stigit till 48 procent. Senare har 50 procent bedömts trafiksvaga, trots att en del däremellan bortfallit genom nedläggning.

1963 års beslut innebar att nedläggningstakten skulle bli hög. I årets statsverksproposition uttalar kommunikationsministern att han utgår från »att nedläggningstakten väsentligt måste ökas». En förnyad bandelsundersökning skall ske vart tredje år. I enlighet härmed kommer SJ under våren innevarande år att redovisa resultatet av en ny sådan.

Flera län har fått betydande järnvägsindragningar, t. ex. Kopparbergs och Värmlands. De sydligaste delarna av landet synes närmast stå i tur, och för Skåne skulle ett förverkligande av föreslagna indragningar innebära en utomordentligt stark minskning av järnvägsnätet. Trafiken mellan flera städer och viktiga orter skulle helt upphöra.

Det är ytterst angeläget att den utveckling som här äger rum genom järnvägsnedläggelserna noga följs och att de åtgärder som vidtages är medvetna och sker med beaktande av också nya synpunkter som kommer in i bilden.

En samlad redovisning av verkningarna för bygden och för trafikapparaten av genomförda nedläggelser i åtminstone några områden vore mycket värdefull för att ge den fortsatta politiken ett större sakligt underlag. Det är en närmast vetenskaplig uppgift, där trafikvetenskapsmän, ekonomer, sociologer och kanske även andra experter skulle kunna åstadkomma en kartläggning med stort både aktuellt och historiskt värde.

Några konkreta frågor bör också kunna ställas i större sammanhang:

Också delar av »affärsbanenätet» är olönsamt i den meningen att en bana som bär sig totalt kan vara svagt trafikerad på vissa avsnitt. Det har redan i pressen antytts att en nedläggning av lokaltrafiken också på dessa torde aktualiseras. Blir då kvar endast några få expreståg på ett begränsat antal stamlinjer? Och skulle det visa sig att inrikesflyget blir framgångsrikt, är det då tänkbart att SJ upphör också med de snabba långlinjerna? Det är även uppenbart att ju mer nedbantat järnvägsnätet och trafiken blir, desto mindre verksamhet blir det att slå ut den centrala administrationen, verkstäder m. m. på, och därmed kan det visa sig att tanken att få SJ att bli affärsmässigt bärande måste överges. Det blir då en politisk fråga hur stor inskränkning som kan göras. Därmed är också sagt att de bygder som i dagens läge drabbas genom aktuella järnvägsindragningar har rätt att bli bedömda i större sammanhang, med verklig penetrering av frågor om ersättningstrafik och lokaliseringspolitik i stort.

Det har uttalats att ingen järnvägsnedläggelse får ske utan att bygderna i fråga fått en tillfredsställande upprustning av sitt vägnät, främst för tyngre trafik. Därmed borde det finnas skäl att mer än som skett hittills göra avvägningen mellan fortsatt järnvägsdrift med visst underskott å den ena sidan och nödvändiga väginvesteringar å den andra. I ett läge med tillbakahållet vägbyggande i förhållande till vägplanen är det förvisso inte säkert att investeringar i vägar för att möjliggöra järnvägsnedläggelser är de ur hela trafikapparaten för tillfället mest aktuella. En långsiktigare samplanering

av järnvägspolitik och vägbyggnadspolitik ter sig önskvärd, och därmed uppstår frågan om inte ett fristående organ, alltså vid sidan av järnvägsstyrelsen, borde få svara för den förberedande avvägningen. Detta är desto naturligare som ju medlen över den allmänna budgeten gör att affärsbanenätet inte längre belastas av förlustbanorna.

Den kollektiva trafiken visar sig ofta förlustbringande. Det är inget specifikt »glesbygdsproblem», utan tvärtom har det visat sig att den ytterst livliga storstadstrafiken också är förlustbringande. Det anses dock vara ett starkt allmänintresse att den trots detta utvecklas, helt enkelt därför att ökad biltrafik i storstäderna skulle ge direkt kaos. Till viss busstrafik utgår statsstöd, och den frågan blir särskilt aktuell om det visar sig att busstrafik som kommit som ersättning för järnvägstrafik inte är lönsam, kanske därför att bussförbindelser är långsammare och mer tröttande än tågförbindelser. Drås då också bussarna in blir följden att icke bilägande människor ställs mer eller mindre isolerade i bygderna. Vilka risker som finns i detta avseende kan endast utrönas om man gör ett försök att göra en helhetsbedömning av hur många järnvägar som beräknas nedläggas t. ex. inom tio-femton år och även med hjälp av den ovan föreslagna vetenskapliga undersökningen av verkningarna av hittills genomförda järnvägsnedläggelser.

Det är inte fråga om att sätta stopp för en ofta säkerligen nödvändig strukturomvandling av det kollektiva trafiksystemet. Men det är viktigt att verkningarna studeras och att de beslutande organen så långt sig göra låter verkligen söka uppskatta omfattning och konsekvenser av denna struktuurförvandling.

Med stöd av det ovan anförda hemställas,

att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t begär förslag till en allsidig kartläggning av de trafikmässiga, ekonomiska, sociala och lokaliseringspolitiska aspekterna på den 1963 beslutade statliga trafikpolitiken mot bakgrunden av de senaste årens snabba strukturomvandling av den kollektiva trafiken.

Stockholm den 26 januari 1966

Sten Åkesson

Birger Isacson

Karl-Erik Eriksson

Eric G. Peterson

Ivan Svanström
