

Nr 747

Av fru **Nettelbrandt m. fl.**, *angående den framtida trafikpolitiken.*

(Lika lydande med motion nr 603 i Första kammaren)

1963 års riksdagsbeslut lade fast riktlinjerna för en nyorientering av den statliga trafikpolitiken. De konkurrenshämmande regleringar som dittills gällt på transportmarknadens område skulle i största möjliga utsträckning avvecklas. Varje trafikgren borde i princip svara för sina kostnader. Målet för trafikpolitiken blev att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. Om detta mål inte gick att upprätthålla med full kostnadstäckning, skulle ersättning av allmänna medel utgå till det aktuella trafikföretaget.

Beslutet om en mera konkurrensbefrämjande transportpolitik gällde också SJ. Företaget skulle arbeta på en marknad med konkurrens, och i enlighet därmed befriades SJ från vissa ekonomiskt belastande förpliktelser. Trafikerings- och transportplikten upphävdes, medan däremot taxeplikten kvarstod i viss mån i och med att taxorna liksom hittills skulle underställas Kungl. Maj:t för godkännande. Målet för SJ:s verksamhet blev full kostnadstäckning. Uppehöll man driften på icke-lönsamma bandelar skulle ersättning utgå av allmänna medel.

Den nya trafikpolitiken — i den tillämpning den fått — har varit en starkt bidragande orsak till att SJ fortsatt att koncentrera sin verksamhet genom att nedlägga trafiksvaga bandelar och samtidigt upprusta för framtiden bestående järnvägslinjer. Det förtjänar dock att påpekas att en del remissinstanser redan innan 1963 års beslut ifrågasatte riktigheten av de beräkningar som järnvägsstyrelsen då hade gjort beträffande nedläggningar av trafiksvaga bandelar, erforderliga avskrivningar och förräntningar m. m. Det är också troligt att förändringar i servicen som järnvägsstyrelsen vidtagit, t. ex. indragning av tåg, minskat öppethållande av väntsalar, insättande av buss parallellt med bandelen m. m., ibland har medfört minskad omsättning, vilket sedan utgjort motiv för en nedläggning av bandelen. Successivt höjda taxor har givetvis verkat i samma riktning.

Ovanstående utveckling torde i viss mån avspegla sig i den statistik som finns tillgänglig över SJ:s persontrafik på järnväg. Efter en tidigare nedgång har trafikvolymen under 1960-talet varit i stort sett oförändrad. Den nedåtgående tendensen kan nu på nytt konstateras. Vad gäller totala antalet resor har dessa sedan 1949 minskat med 58 % eller med i genomsnitt 5 % per år. Reseutvecklingen präglades 1966 av ett ännu större bortfall av kortväga resor än tidigare. Dessutom inregistrerades en nedgång i antalet resor över 400 km.

Den trafikutredning som föregick beslutet 1963 uttalade att en nedläggning av samtliga trafiksvaga järnvägslinjer visserligen kunde vara ekonomiskt motiverad om nedläggningsfrågan endast bedömdes med hänsyn till SJ:s trafikintresse, men att konsekvenserna av en dylik omfattande nedläggning för transportapparaten i dess helhet samt för näringslivet i övrigt skulle bli synnerligen vittgående och i vissa fall samhällsekonomiskt oförmånliga — åtminstone på kort sikt. Innebörden i 1963 års beslut var också helt klar. Inte bara järnvägsekonomiska utan även samhällsekonomiska och näringspolitiska aspekter skulle beaktas. Det finns stor anledning att ifrågasätta om så har skett. Den aktiva lokaliseringspolitik motverkas ofta av järnvägsnedläggningarna. Omfattande stationsindragningar skulle troligtvis verka på samma sätt. Den samhällsekonomiska helhetssynen på transportpolitiken tycks ha sagnats, när SJ utifrån rent trafikekonomiska avvägningar kunnat lägga ned vissa bandelar. Trafikpolitiska verkningar utom SJ:s räckvidd har uppkommit. Lön-samhetskalkyler för olika trafikslag har framlagts av SJ, vilka resulterat i överflyttningar av trafiken till landsväg. Det har därvid ifrågasatts huruvida kalkylmetoderna för de alternativa trafikslagen varit helt likvärdiga.

Vid behandlingen av frågor om nedläggningar av bandelar och om upprivande av räls och banvallar måste realistiska beräkningar göras av den definitiva kapitalförstörelse som blir följden. Tendensen i en del andra länder, t. ex. Västtyskland, är att överflytta godstransporter från landsväg till järnväg. Man får inte bortse från att behovet av internationell anpassning på kommunikationernas område blir alltmera markant.

Trafikomläggningarna till landsväg innebär självfallet ökat tryck på vägväsendet. Kostnadskrävande investeringar blir nödvändiga utöver dem som tidigare planerats. Den absoluta höjning av vägstandarden som hade varit önskvärd med tanke på den ökande trafikintensiteten har därför ofta uteblivit. Beslutade vägförbättringar, som föranletts av bannedläggningar, har i en del fall dröjt för länge. Denna eftersläpning har fått stora verkningar i de bygder som berörts. Här bör man också beakta den negativa inverkan på trafiksäkerheten som blir följden.

SJ har hösten 1967 offentliggjort planer på en omfattande nedläggning av järnvägsstationer. Som ett led i den strukturrationalisering som pågår inom verket har man framlagt en arbetshypotes som innebär en minskning av antalet bemannade järnvägsstationer från ca 1 100 för närvarande till 200 à 300 1975. Linjenätet avses att skäras ned från nuvarande ca 13 000 km till 11 000 à 12 000 km, varav dock endast 7 000 à 8 000 km med full trafik, d. v. s. med även persontrafik. SJ medger att viss försämrad service blir resultatet i en del fall.

Vi anser att denna utveckling skulle vara mycket betänklig. Järnvägs-

