

**Nr 348**

Av herr **Jacobsson, Per**, om översyn av statens järnvägars trafik-ekonomiska planering.

I en nyligen utkommen informationsskrift: »Vad pågår och planeras inom SJ?» lämnas en överskådlig och intressant översikt av den trafiktekniska utvecklingen i vårt land och den förändrade situation som denna utveckling innebär för statens järnvägar, framför allt i ekonomiskt avseende.

Uppenbart är att bilismens och flygets utveckling i hög grad påverkat de förutsättningar som varit grundläggande för SJ:s ekonomiska politik. Att man inom SJ:s ledning därför anser sig tvingad att vidtaga omändrings- och rationaliseringsåtgärder är ingenting att förvåna sig över; däremot torde man med skäl kunna fråga sig om denna omställnings- och rationaliseringsiver skall drivas så långt att järnvägens uppgift endast begränsas till att ombesörja viss person- och godsbefordran i fjärrtrafik och inom vissa tätbefolkade områden i Syd- och Mellansverige.

Den framtida järnvägspolitiken, som den skisseras i den ovan nämnda informationsskriften, är en dyster läsning för befolkningen i de bygder som av ålder vant sig att betrakta järnvägen som det viktigaste kommunikationsmedlet, samtidigt som denna redovisning också måste anses innebära ett underbetyg åt SJ:s förmåga att anpassa sig till de nya förhållanden som utvecklingen på trafikens område innebär. Det torde ingalunda vara bevisat att SJ:s driftresultat i första hand förbättras genom tågindragningar, försämrad service och höjda taxor. En sådan politik leder osvikligt till två resultat: att kundunderlaget minskar på grund av att resekostnaderna på kortare sträckor blir för höga och att tågtiderna ofta blir opraktiska och obekväma samt vidare, att SJ som en given följd av denna politik snart nog får tillfälle att konstatera att resandefrekvensen och lönsamheten sjunker, vilket får tjäna som motivering för nya indragningar.

Det kan förefalla paradoxalt, men åtskilligt talar för att SJ genom en kraftig sänkning av sina taxor såväl när det gäller personbefordran som vissa godstransporter, framför allt på korta och medellånga sträckor, skulle kunna förbättra sin ekonomi och samtidigt ge ett helt annat och värdefullare bidrag till landets trafikförsörjning än vad som för närvarande sker och kommer att ske i framtiden om SJ:s rationaliseringsplaner fullföljs.

Ur samhällets synpunkt bör det vara naturligt att betrakta statens järnvägar som en integrerande del i vårt kommunikationssystem. Därav följer att det ingalunda måste anses självklart att SJ:s rörelse måste »gå ihop».

Staten lägger årligen ned stora summor på nybyggnad, förbättring och underhåll av våra landsvägar. Ingen kräver samtidigt någon redovisning som belyser det ekonomiska utfallet av dessa investeringar. Med detta är ingalunda sagt att det är likgiltigt vad det ekonomiska resultatet av SJ:s verksamhet blir, tvärtom, men väl att järnvägens roll i lösningen av samhällets trafikproblem bör klarare preciseras och icke betraktas som ett exklusivt ekonomiskt problem för SJ:s egen del.

I den lokaliseringspolitik som bedrivs i våra mera glesbefolkade områden skulle en förbättrad service från SJ:s sida kunna spela en stor roll. Där kommer ett samhällsintresse av annan art in, delvis också av psykologisk karaktär. Indragning av järnvägsstationer, tågindragningar o. s. v. ger intryck av och upplevs som en ödeläggelse av en bygd. Inte minst den aspekten ger anledning till försiktighet.

Givetvis är det inte möjligt att presentera ett preciserat program för den framtida järnvägspolitiken. De propåer som SJ:s ledning offentliggjort är oroande och alarmerande. Frågan om hur denna politik skall utformas, om hur statens järnvägar skall inordnas i samhällets kommunikationssystem, är en stor fråga som griper in på alltför många och viktiga samhällsområden för att avgöras enbart utifrån järnvägsstyrelsens begränsade ekonomiska bedömningar.

Då dessa frågor är av stor ekonomisk räckvidd och djupt ingripande i en rad betydelsefulla samhällsområden, framför allt när det gäller lokaliseringsfrågor och näringslivets utveckling, hemställes,

att riksdagen måtte besluta att hemställa hos Kungl. Maj:t att tillsätta en parlamentarisk beredning för översyn av statens järnvägars trafikekonomiska planering, med beaktande av de synpunkter som anförts i motionen.

Stockholm den 25 januari 1968

*Per Jacobsson (fp)*