

Nr 715

Av herr **Jacobsson, Per**, angående järnvägspolitiken.

Den kommunikationstekniska utvecklingen, framför allt på bilismens och flygets område, har i hög grad påverkat de förutsättningar som varit grundläggande för SJ:s ekonomiska politik. Att man inom SJ:s ledning därför finner sig nödsakad att vidtaga åtgärder av skilda slag för att förbättra det ekonomiska resultatet är inte ägnat att förvåna så länge kravet på lönsamhet skjutes i förgrunden på det sätt som hittills skett.

Beträffande en del av de åtgärder som vidtagits i syfte att höja lönsamheten torde med skäl kunna ifrågasättas huruvida de inte i stället kommer att motverka sitt eget syfte. Den serie av taxehöjningar som skett under de senare åren har sannolikt främst gynnat med järnvägen konkurrerande kommunikationsmedel. Om järnvägen vill behålla sin ledande ställning i fortsättningen på trafikområdet torde en mera konkurrensinriktad politik vara att rekommendera.

Förutsättningen för en lönsam drift är väl i första hand att den trafiktekniska kapaciteten effektivt utnyttjas. Att så inte är fallet för närvarande synes uppenbart. Att detta förhållande sammanhänger med den taxesättning som tillämpas förefaller uppenbart. Detta omdöme gäller både beträffande gods- och personbefordran. Särskilt när det gäller stycke godstrafiken är taxorna anmärkningsvärt höga, men även för persontrafiken är förhållandet detsamma. Det måste vara något fel när järnvägen, framför allt på de korta och medellånga sträckorna, inte kan konkurrera med biltrafiken samtidigt som tågen går halvtomma.

Den slutsats man kan dra av dessa iakttagelser är väl närmast att en sänkning av taxorna, tvärtemot vad man synes tro, skulle leda till ett bättre ekonomiskt resultat. Det är väl ändå detta man eftersträvar?

Den utveckling som sker på detta område är bekymmersam, framför allt för befolkningen i de bygder som av ålder vant sig att betrakta järnvägen som det viktigaste kommunikationsmedlet. Det gäller också den betydande kategori av människor som ej har möjlighet att skaffa egen bil eller som finner det bekvämare att färdas på annat sätt.

Vad jag i första hand vill göra gällande är att SJ genom en radikal nedskärning av taxorna både beträffande personbefordran och godstrafik skulle kunna förbättra det ekonomiska resultatet. Svagheten med denna argumentering är måhända att den kan teoretiskt motbevisas. Felet med denna mot-

bevisning måste dock i dagens läge vara att man egentligen saknar bevismaterial. En utredning som belyser dessa förhållanden synes i hög grad påkallad. Den politik som hittills har förts har framför allt lett till två resultat: de höga taxorna gör att folk väljer andra kommunikationsmedel, att tågindragningar och försämrade service bidrar till att tågtiderna ofta blir opraktiska och obekväma och att kundunderlaget även av den anledningen minskar. De ogynnsamma resultat som regelmässigt blir följderna gör att SJ får tillfälle att konstatera att resandefrekvensen och godstransporterna sjunker, vilket får tjäna som motivering för nya indragningar.

Det kan förefalla paradoxalt, men åtskilligt talar sålunda 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.

Ett radikalt nytänkande på trafikpolitikens område förefaller i dagens läge motiverat. 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 skall »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.

Trafikbelastningen på landsvägsnätet, framför allt på de stora riksvägarna, är numera så besvärande att det även ur trafiksäkerhetssynpunkt måste vara ett allmänt intresse att en större del kan läggas över till den spårbundna trafiken.

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. Frågan om hur denna politik skall utformas, om hur statens järnvägar skall inordnas i samhällets kommunikationssystem, är en stor fråga som griper in i 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 28 januari 1970

Per Jacobsson (fp)

Nr 716

Av herr **Karlsson, Ove**, och fru **Lundblad, Grethe**, angående statens järnvägars lönsamhet.

(Lika lydande med motion nr 850 i Andra kammaren)

Stockholm den 28 januari 1970

Ove Karlsson (s)

Grethe Lundblad (s)
