

Nr 554

Av herr **Sellgren m. fl.**, om utredning angående järnvägarnas lönsamhet.

(Lika lydande med motion nr 727 i Första kammaren)

Statens järnvägar har, enligt 1963 års riksdags beslut angående den statliga trafikpolitiken m. m., fr. o. m. budgetåret 1964/65 erhållit i princip full ersättning för underskott på trafiksvaga järnvägslinjer.

Till grund för bestämmande av ersättningens storlek ligger förhandsberäkningar av de trafiksvaga järnvägslinjernas driftresultat för respektive budgetår. Beräkningarna baseras på särskilda bandelsundersökningar, som förnyas vart tredje år. Sådana undersökningar har på grundval av 1963 års riksdags beslut framlagts åren 1963, 1966 och 1969.

Beräkningen av de kostnader och intäkter som är hänförliga till det trafiksvaga järnvägsnätet har huvudsakligen skett enligt de riktlinjer som angivits av 1942 års järnvägskostnadsutredning.

Vid 1966 års bandelsundersökning granskade man i princip endast bandelar med en trafikintensitet understigande 1 milj. bruttotonkm per bankm och år. Undersökningen 1969 omfattade alla bandelar med upp till 2 milj. bruttotonkm.

Järnvägsnedläggningar vid SJ under 1960-talet:

Budgetår	Nedläggning		
	av all trafik	av persontrafiken	av kvarvarande godstrafik ¹
	bankm		
1959/60	303	122	—
1960/61	365	114	—
1961/62	325	274	—
1962/63	41	70	58
1963/64	242	65	—
1964/65	271	56	—
1965/66	109	40	7
1966/67	265	126	86
1967/68	33	224	76
1968/69	28	155	64
Summa	1 982	1 246	291

¹ Kvarvarande efter tidigare nedläggning av persontrafiken.

År 1969 omfattade statsbanenätet i medeltal ca 12 900 bankm, varav 12 000 km med full drift. SJ:s ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer och kompensation för reducerad styckeagodstaxa uppgick 1969/70 till 215 milj. kr.

De principer som är vägledande för kostnadsberäkningarna är delvis förhållandevis gamla. Beräkningarna går tillbaka till 1942 års järnvägs-kostnadsutredning. De är också delvis skönsmässiga — t. ex. beräkningar av matarvärdet för det trafiksvaga nätet, där de avgörande faktorerna är dels hur stor del av samtrafiken för affärsbane- och det trafiksvaga nätet som skulle bli kvar vid en nedläggning av de trafiksvaga banorna, dels de kostnader som samtrafiken belastas med på affärsbanenätet. Dessa senare är avgörande för det företagsmässiga värde som samtrafiken anses ha för SJ. Belastas samtrafiken med högre kostnader än de som verkligen skulle inbesparas om denna del av trafiken bortföll, men trafiken i övrigt upprätthölls i samma omfattning, har denna samtrafik åsatts ett för lågt företagsekonomiskt värde.

Vid de trafiksvaga banorna används delvis materiel, som kan anses föråldrad för affärsbanenätet men som väl räcker till för den mindre intensiva verksamheten på det trafiksvaga nätet. Det kan diskuteras, om de trafiksvaga banorna i full utsträckning skall belastas med kapitalkostnaderna för denna materiel för vilken det kan vara svårt att finna alternativ sysselsättning. Ytterligare en fråga, som borde närmare belysas, är om de trafiksvaga banorna belastas med större andel i vissa för SJ gemensamma kostnader, t. ex. SJ:s centralförvaltning, än som motsvarar de besparingar som skulle kunna göras vid nedläggning. Det bör därvid beaktas i vilken utsträckning ersättningstrafiken alstrar motsvarande kostnader.

Inför ifrågasatta nedläggningar bör prövas inte bara respektive trafiksvaga banors ekonomiska lönsamhet under nuvarande förhållanden utan också huruvida ytterligare rationaliseringar skulle kunna förbättra lönsamheten.

Att de nuvarande beräkningarna inte i alla avseenden är uttömmande framgår även av den granskningsredogörelse för 1969 års bandelsundersökning, som avgivits av sakkunniga vilka utsetts av kommunikationsdepartementet. Detta gäller bl. a. önskvärdheten av att kunna skilja på lönsamheten hos gods- respektive persontrafiken.

En ny undersökning av järnvägens kostnads- och intäktsförhållanden bör, förutom en översyn av de nuvarande beräkningarna, omfatta även de kostnader som driftinskränkningar medför för andra samhällsorgan, t. ex. postverket, samt de totala samhällskostnaderna i övrigt. Även taxesättningen bör granskas, t. ex. i fråga om avvägningen mellan person- och frakttaxor. Vid en sådan utredning som avses omfatta de totala samhällsekonomiska förhållandena i samband med järnvägsdriften framstår det som naturligt att utredningen främst sker genom fristående experter.

Bland det som i övrigt borde utredas är en utvidgad försöksverksamhet i olika avseenden. Det kan gälla dels vidgad försöksverksamhet med taxenedsättningar för såväl gods som passagerare, dels med tursättning. Dåligt underlag har i regel mötts av SJ med indragningar. Skulle i vissa fall en annorlunda utveckling kunna åstadkommas med en förbättrad turtäthet och service? Den förbättrade turtätheten och servicen på de mest lönsamma banorna har säkert bidragit till en ytterligare förbättrad lönsamhet.

Med hänvisning till ovanstående hemställes,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t begära en ny järnvägskostnadsutredning, som med anlitan­de av fristående experter utreder järnvägarnas lönsamhetsförhållanden från såväl företagsekonomiska som samhällsekonomiska utgångspunkter; samt

att riksdagen uttalar att i avvaktan på en sådan utredning ytterligare järnvägsnedläggningar bör undvikas.

Stockholm den 28 januari 1970

Rolf Sellgren (fp)

Anders Jonsson (fp)
i Mora

Sigvard Larsson (fp)
i Umeå

Olle Westberg (fp)
i Ljusdal

Elias Jönsson (fp)
i Ingemarsgården

Gösta Sterne (fp)

Karl-Erik Eriksson (fp)
i Arvika

Eric Nelander (fp)
