

Järnvägen Orsa-Bollnäs

När järnvägen Orsa-Bollnäs för ej länge sedan lades ned för persontrafik, lästes många indignerade uttalanden i pressen om Statens Järnvägars hänsynslösa sätt att beröva glesbygder deras trafikmedel. Trafiknedläggelser på Gotland har sedan dess förekommit, och järnvägar i östra Småland hotas. Riksdagsman Bo Turesson, själv ledamot av SJ:s styrelse, talar i denna artikel om hur det förhåller sig. SJ:s trafikpolitik har fastställts av regering och riksdag. Företaget har uttrycklig skyldighet att utföra lönsamhetsutredningar, vilka överlämnas till regeringen, som fastställer ev trafiknedläggelser. Författaren visar också varför det blivit så dyrt att åka tåg: inte minst personalkostnaderna är stora för en järnväg. Men han är inte främmande för problematiken med de höga biljettpriserna, och han skulle gärna se ett experiment med genomgående sänkta priser över hela SJ-nätet: kanske skulle ett ökat antal resenärer kunna kompensera järnvägen för inkomstbortfallet.

Varje gång trafiken på en järnvägslinje läggs ned, en järnvägsstation avbemannas eller drages in eller rälsen rivs upp på en nedlagd bandel uppstår helt naturligt en mer eller mindre livlig debatt. I första hand rör den sig bland människorna i den bygd, som berörs av förändringen. De ser med berättigad oro att en servicefunktion försvinner och att deras bygd mister den statusfaktor, som järnvägen sedan mera än 100 år varit och är.

Vid sidan av dessa lokala debatter har våra järnvägar och deras framtid under senare år också blivit ett allt oftare förekommande ämne för en allmän och landsomfattande debatt. I dagspress och tidskrifter ges i en rik flora av artiklar och insändare både välmentat råd och bister kritik till SJ:s ledning. Ledningen för berörda fackliga organisationer skummar av raseri; indignationen är säkerligen också både äkta och vitt utbredd bland deras medlemmar. I riksdagen avlämnas – och avslås! – varje år ett stort antal motioner med krav på uppbromsning av nedläggningstakten. Och troligen har inte något statsråd så många interpellationer och enkla frågor att besvara i riksdagen som kommunikationsministern, och flertalet av dem gäller det statliga järnvägsföretaget.

Ändå fortsätter utvecklingen mot begränsning av spårbunden trafik – framför allt persontrafik i glest befolkade landsdelar. Varför? Låt mig – utan att fullständigt kunna besvara frågan – här något diskutera några av järnvägspersontrafikens villkor. Godstrafikens problem, som delvis

är andra, ryms inte inom ramen för denna artikel.

Järnvägsekonomi

Järnvägarnas ekonomiska bekymmer är inte någon speciellt svensk företeelse. I alla industriländer med hög levnadsstandard har bland annat bilismens snabba utveckling avfolkat tågen i så hög grad, att undre gränsen för lönsamhet på en bandel allt oftare uppnås. Processen påskyndas självfallet också av den befolkningsomflyttning från landsbygd till tätort, som är karakteristisk för utvecklingen i vår tid i praktiskt taget alla länder och som medför en ständigt fortgående uttunning av resandeunderlaget. Det ofta kommunalt subventionerade inrikesflygets konkurrens om detta redan primärt otillräckliga resandeunderlag bidrar naturligtvis också. Åtminstone i vårt land har därtill en nödvändig och helt motiverad stark lyftning av löneläget för stora grupper järnvägsanställda gjort, att den personalintensiva järnvägsdriften blivit mycket dyrbar och därför mindre konkurrenskraftig.

Självfallet kan man inom järnvägsdriften särskilja olika lönsamhetsresultat inom skilda delar av verksamheten. Det gäller både geografiskt och i fråga om olika slag av transporttjänster. Persontrafiken i högfrekventa stationsrelationer – mellan t ex Stockholm, Göteborg och Malmö – ger ännu tillfredsställande lönsamhet, medan intäkterna av persontrafik mellan mindre orter i t ex Småland, Värmland och Dalarna inte täcker kostnaderna.

Vagnslastgodstrafiken med tungt eller skrymmande gods, som kräver förhållandevis obetydlig manuell hantering, är i stor utsträckning lönsam, men styckegodset, som är mycket personalkrävande, är ingen god affär.

Det låter nu säga sig, att ett företag som SJ skall ses som en enhet och att förlust på en rörelsegren skall täckas av vinster på andra, dvs att företaget skall tillämpa resultatutjämningsprincip. En sådan prispolitik, som skulle strida mot av riksdagen givna direktiv, skulle emellertid ställa företaget i en sned konkurrenssituation gentemot andra trafikmedel. Om intäkterna från den lönsamma trafiken också skall täcka den olönsammas underskott, kan företaget tvingas tillämpa så höga taxor, att det mister lönsamma transporter. Följden blir ytterligare överflyttning till andra trafikmedel av persontrafik på livligt trafikerade sträckor och av tungt gods till redan förut ur trafiksäkerhetssynpunkt farligt belastade landsvägar samt försämring av SJ:s ekonomiska totalresultat i accelererad takt.

Bland annat för att förhindra en sådan utveckling föreslog 1953 års trafikutredning i det år 1961 avgivna betänkandet Svensk Trafikpolitik (SOU 1961: 23 och 24) en nyorientering av den statliga trafikpolitiken. På grundval därav utformades Kungl Maj:ts proposition till riksdagen angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m m (1963: 191).

1963 års riksdagsbeslut

Propositionen syftade till att i möjligaste

mån avveckla alla de konkurrenshämmande regleringar, som gällde på transportmarknaden. Varje trafikgren borde bära sina kostnader, och förutsättningar borde även i övrigt skapas för konkurrens på lika villkor. Detta angavs i propositionen vara nödvändigt för att nå en samhällsekonomiskt riktig uppdelning av trafiken mellan de olika trafikgrenarna. Målet för trafikpolitiken borde vara att för landets olika delar trygga en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta möjliga kostnader. I den mån det inte med kravet på kostnadstäckning går att lämna en viss bygd den trafikservice, som från samhällets synpunkt är rimlig, skulle ersättning till trafikföretaget utgå ur allmänna medel.

För att få en mjuk övergång till det nya systemet uppdelades åtgärderna i tre etapper. Den första genomfördes den 1 juli 1964 och den andra – också programenligt – den 1 juli 1966. Den tredje etappen skulle genomförts två år senare, men så har ännu inte skett. Först sedan statsmakterna haft det politiska modet att genomföra den nya trafikpolitikens tredje etapp råder konkurrens på lika villkor mellan de olika trafikmedlen och först då får SJ en fair chans att på ett företagsekonomiskt riktigt sätt sköta sina servicefunktioner och klara sin ekonomi.

För SJ:s del skulle den nya trafikpolitiken bland annat innebära, att företaget i största möjliga utsträckning befriades från olika ekonomiskt belastande förpliktelser. I den mån dylika förpliktelser alltså jämt komme att kvarstå, skulle ersättning

av statsmedel utgå, som helt täckte därigenom uppkommande kostnader. Denna ersättning utgör populärt uttryckt ett slags »kollektivbiljett» för resor och transporter, som staten köper av SJ på de trafiksvaga linjerna. Det förutsattes också att kollektivbiljettens pris – som under åren varierat mellan ca 200 och 240 miljoner kronor – skulle nedbringas genom nedläggning av trafiken på de trafiksvaga bandelarna enligt en särskild plan. Departementschefen anförde härom följande i propositionen:

»Enligt min mening bör trafikeringsplikten på det trafiksvaga järnvägsnätet så snabbt som möjligt nedbringas genom energiskt fullföljande av nedlägningsprogrammet. Till den del trafikeringsplikten kvarstår bör emellertid ersättning lämnas, som helt täcker härigenom uppkommande underskott. En dylik ersättning är, såsom jag framhållit vid behandlingen av de allmänna riktlinjerna för trafikpolitiken, inte att betrakta såsom en subvention åt trafikföretaget utan som en ersättning från det allmänna sida för transporttjänster som företaget självt från företagsekonomiska synpunkter ej har anledning utföra men som erfordras av olika samhälleliga skäl. Ifrågavarande ersättning kan sägas utgöra – populärt uttryckt – ett slags »kollektivbiljett», som staten av nämnda skäl köper av SJ för varje budgetår. För SJ:s del utgör ersättningen för driften på de trafiksvaga järnvägslinjerna en förutsättning för att företaget skall kunna föra en mer aktiv taxepolitik. Därvid öppnas bl a en möjlighet att pröva om en taxesänkning i fråga om vissa transporter skulle på längre sikt kunna medföra en ökad nettointäkt genom trafikvärkning. Eftersom transportkonsumenterna ofta behöver en långvarig omställning för byte av transportmedel måste SJ därvid ha möjligheter att föra en långsiktig taxepolitik främst i fråga om vagnslastgodstrafiken, vilket i sin tur förutsät-

ter att SJ kan beräkna ersättningens ungefärliga storlek under ett antal år framöver. I detta sammanhang får man inte heller bortse från att underskotten på driften av de trafiksvaga järnvägslinjerna f n har den storleksordningen, att det torde vara praktiskt taget utsiktslöst att – utan särskild kompensation för dessa underskott – skapa balans i företagets ekonomi.»

Vid riksdagsbehandlingen av propositionen anförde sammansatta stats- och tredje lagutskottet bland annat följande om SJ:s ställning i den nya trafikpolitiska situationen:

»Enligt utskottets uppfattning utgör nedläggningen av trafiksvaga bandelar en naturlig anpassning till de förändrade förhållanden på transportmarknaden som inträtt bl a till följd av bilismens expansion. Riksdagen har också tidigare (SU B 6/58) funnit att rationaliseringsverksamheten inom SJ, omfattande bl a nedläggning helt eller delvis av trafiksvaga bandelar, bör bedrivas med kraft. Riksdagen uttalade därvid bl a att vissa inskränkningar i järnvägsdriften i framtiden liksom dittills utgjorde ett led i en av den allmänna utvecklingen framtvingad omdaningsprocess, vars förhinder eller uppskjutande riksdagen icke var beredd att ta de ekonomiska konsekvenserna av. Utskottet vill framhålla att ett beslut av statsmakterna om full ersättning till SJ för driften av trafiksvaga bandelar självfallet inte skall medföra en ändrad inställning från statsmakternas sida i fråga om nedläggning av trafiksvaga bandelar. Även i fortsättningen bör därför arbetet med att helt eller delvis ersätta trafiksvaga bandelar med landsvägstrafik bedrivas med hänsyn till både bygdens behov och transportekonomiska fakta. Det angelägna i att utan tidsutdräkt pröva förutsättningarna för att överföra trafiken till landsväg är särskilt påtagligt med hänsyn till att tidskrävande vägupprustning ofta visar sig erforderlig innan en nedläggning kan genomföras. Självfallet får

dock nedlägningsfrågan inte enbart bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även med beaktande av olika sociala och näringspolitiska aspekter. Det är angeläget att avvecklingen sker på ett sådant sätt att behövliga ersättningsförbindelser kan ordnas i god tid. Det nu tillämpade förfarandet vid handläggning av nedlägningsärenden – som bl a innebär att arbetsmarknadsstyrelsen och Näringslivets trafikdelegation deltar i beredningen av ärendena på verksplanet samt att länsstyrelser, kommunala myndigheter m fl får tillfälle att yttra sig såväl remissvägen som vid olika sammanträden – torde innebära garanti för en allsidig prövning av dessa ärenden.»

I en reservation av herrar Larsson och Grebäck (båda cp) och Wachtmeister (h) anfördes bland annat att starka skäl kunde tala »för ett fortsatt upprätthållande av järnvägstrafiken, trots att den ur företagsekonomisk synpunkt nu medför viss förlust. Sålunda spelar järnvägstrafiken en icke obetydlig roll för näringslivets utveckling». Någon reservation med yrkande om avslag på propositionen om de nya trafikpolitiska riktlinjerna förekom inte, och något sådant yrkande ställdes inte heller under debatterna i kamrarna. Riksdagen antog enhälligt utskottets förslag om bifall till propositionen.

Lönsamhet och nedläggningar

Det åligger nu SJ att efter bestämda planer och riktlinjer göra lönsamhetsundersökningar på olika delar av det trafiksvaga bannätet och till Kungl Maj:t inkomma med förslag till åtgärder.

Det är enligt min mening självklart, att tillvägagångssättet vid lönsamhetsundersökningarna måste vara invändningsfritt

och också rent från förutfattade meningar. Det kan inte tillåtas att undersökningarna föregås av åtgärder från SJ:s sida, som undergräver järnvägstrafiken på den aktuella linjen. Sådana åtgärder skulle kunna vara försämrad service, indragning av tåglägenheter, ändringar i tidtabellen, som försvårar eller omöjliggör anslutning mellan två tåg eller mellan tåg och buss, insättande av parallell landsvägsbuss med »lockpriser» och dylikt. Jag har velat säga detta, därför att man så ofta hör påståenden om att SJ manipulerar på dessa eller andra sätt för att påskynda nedläggning av trafiken på vissa bandelar. Om det kan styrkas att sådana påståenden är riktiga och att åtgärder vidtagits av SJ i det angivna syftet, bör detta enligt min mening ofördröjligen beivras.

Om en lönsamhetsundersökning visar att nedläggning av trafiken helt eller delvis är företagsekonomiskt motiverad för SJ och en tillfredsställande ersättningstrafik kan etableras, skall framställning om nedläggning ingivas till Kungl Maj:t. Vid ärendets fortsatta behandling i kommunikationsdepartementet skall frågan om nedläggning bedömas i ett vidare perspektiv. Sålunda skall de järnvägsekonomiska fördelarna av en trafiknedläggning vägas mot de nackdelar, som kan bedömas uppkomma ur t ex sociala, näringspolitiska, lokaliseringspolitiska och samhällsekonomiska synpunkter. Jag erinrar härvid om utskottets av riksdagen enhälligt godkända uttalande: »Självfallet får dock nedläggningsfrågan inte enbart bedömas från järnvägsekonomiska synpunkter utan även

med beaktande av olika sociala och näringspolitiska aspekter». Om de senare väger tyngre skall naturligtvis trafiken upprätthållas och SJ erhålla ersättning av statsmedel för uppkomna underskott. Järnvägsföretaget kan omöjligen ha något att erinra mot en sådan ordning.

Det slutliga ansvaret för varje beslut om nedläggning av järnvägstrafik vilar alltså på Kungl Maj:t. SJ har endast att fullgöra det av riksdag och regering givna åläggandet att anmäla till Kungl Maj:t, när trafikinskränkningar är motiverade av företagsekonomiska skäl. Att inte göra detta skulle vara detsamma som att sätta sig över statsmakternas beslut, att försöka sabotera dem. Då vore verkligen kritik mot SJ:s ledning motiverad.

Om man anser att felaktiga och för samhället skadliga nedläggningsbeslut fattats av Kungl Maj:t, synes det mig logiskt och riktigt att låta de avgörande besluten i dessa ärenden i stället fattas av riksdagen, som ju ytterst har att bevilja medel för att täcka underskotten på driften av olönsam järnvägstrafik. En sådan anordning skulle inte behöva innebära något besvärande dröjsmål, och inte heller i några andra avseenden torde det vara förenat med några olägenheter.

Vad kostar det att åka tåg?

I den livliga järnvägsdebatten är det vanligt att järnvägsbiljettens pris jämföres med bussbiljettens på motsvarande sträcka. Jämförelsen utfaller alltid till järnvägens nackdel och detta förhållande förvånar de flesta. Orsaken är emellertid att

järnvägsföretaget är utomordentligt personalintensivt, medan bussföretaget i detta avseende är dess konträra motsats. Sålunda är personalåtgången hos SJ per km järnvägslinje 3,48 man och per busslinjekilometer 0,11! Denna stora skillnad kompenseras delvis men långt ifrån helt av fordonsskatt och drivmedelsskatt. Det behövs alltså 32 gånger flera människor för att driva järnväg än för persontrafik med landsvägsbuss. Det är därför det är så dyrt att driva järnvägar. Och det är därför det krävs så många resande för att täcka järnvägstrafikens kostnader. Varje resande med tåg på linjen Orsa-Bollnäs gav år 1970 SJ en inkomst av i medeltal 3:50 kronor per resa. Men de resande var så få, att järnvägens genomsnittliga kostnad var 38:50 kronor per resande och resa.

Vad kan man då göra för att öka antalet resande på våra järnvägar? Ökad service kan göra en del; flera tåglägenheter framför allt på tider som passar ihop med trafikanternas resebehov, kortare restider, ökad komfort – de gamla motorvagnstågen är inte särskilt bekväma –, höjning av standarden i restaurant-, buffé- och kaffévagnar, väl samordnade anslutningsförbindelser är några förslag, som framförs i samband med många gånger berättigad kritik.

Men viktigare än något annat torde prisfrågan vara. Sänk taxorna, så att SJ kan konkurrera med landsvägsbussarna och dra till sig flera resande, är en nära till hands liggande tanke och ett ofta förekommande råd. Och visst är den tanken

lockande. Men det behövs en mycket stor ökning av antalet trafikanter för att kompensera en taxesänkning och behålla inkomsterna oförändrade; än större för att förbättra rörelseresultatet. Om utgiftssidan är konstant krävs sålunda 33 % flera resande för att med 25 % sänkta taxor ge oförändrade intäkter, och om kostnaderna samtidigt ökar med 10 % – och det är det minsta de gör varje år! – behöver antalet resande under samma taxesänkningss-förutsättning öka med 47 %.

För att i praktiken pröva teorien om att sänkta biljettpriser skulle tillföra järnvägen så många flera resande, att lönsamheten skulle förbättras, har under senare år försök gjorts med kraftigt sänkta biljettpriser på vissa tåg. Det ena försöket, som avsåg 30 % nedsättning på ordinarie tur- och returpris från Stockholm till alla norrlandsstationer på linjen Sundsvall-Östersund-Storlien och norr därom från måndag middag till fredag middag, pågick under tiden 1 september 1969 till 31 december 1970. Biljettförsäljningen ökade under denna tid med 20,5 %, men det ekonomiska resultatet försämrades med 0,66 miljoner kronor.

I Mälardalen sänktes under 1969 och 1970 tur- och returbiljetternas pris med 50 % i vissa tåg mellan Stockholm å ena sidan samt Västerås, Köping och Eskilstuna å den andra. Trots en ganska betydande ökning av antalet försålda biljetter blev det ekonomiska resultatet av även detta försök negativt.

Även om alltså tendensen är negativ i de gjorda försöken att uttröna om intäkts-

nivån kan höjas genom merförsäljning på grund av sänkta biljettpriser, är det naturligtvis inte säkert, att en generell prisnedsättning skulle ge lika nedslående resultat. Att få de outnyttjade platserna i våra personförande tåg besatta medför inga eller blott obetydliga merkostnader, men det skulle ge en positiv ekonomisk marginaleffekt. Bruttot av varje tillkommande försald biljetts pris är en nettointäkt. Om tågen kunde fyllas, skulle man otvivelaktigt kunna sänka biljettpriserna liksom sker i charterflygets välfyllda plan jämfört med linjeflygets halvbesatta. Den stora och in-

tressanta fråga man då så gärna skulle vilja ha besvarad är emellertid, *om man kan fylla tågen genom att sänka biljettpriserna*. Ett försök i full skala över hela SJ-nätet skulle kunna ge svar på den frågan. Men om utfallet inte skulle bli bättre än vid de försök, som omnämnts i det föregående, skulle SJ genom en generell sänkning av biljettpriserna med 25 % göra en ytterligare förlust, som för ett år beräknats till omkring 30 miljoner kronor. SJ kan inte ta den risken. Är Kungl Maj:t i kommunikationsdepartementet och i finansdepartementet beredd att göra det?