

Trafikutskottets betänkande**1977/78: 19**

med anledning av propositionen 1977/78: 100 såvitt avser anslaget till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. jämte motioner

Propositionen

I propositionen 1977/78: 100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under punkten F 1 (s. 160—166) föreslagit riksdagen att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1978/79 anvisa ett anslag av 715 000 000 kr.

Motionerna

I motionen 1977/78: 246 av Rolf Hagel och Alf Lövenborg (båda apk) föreslås att riksdagen under Ersättning till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m., beslutar anvisa ytterligare 166 milj. kr.

I motionen 1977/78: 266 av Kerstin Andersson i Hjärtum och Kerstin Göthberg (båda c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag om utformning av regler för rörelsehindrade att få utnyttja förstaklassvagnar på järnväg utan extra tillägg.

I motionen 1977/78: 268 av Alf Lövenborg (apk) hemställs att riksdagen uttalar sig för försöksverksamhet med kraftigt nedsatta taxor och förbättrad service på de i motionen nämnda bandelarna och att medel för verksamheten tas ur anslaget Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.

I motionen 1977/78: 340 av Gunnar Olsson m. fl. (s) hemställs att regeringen som sin mening uttalar att änkor, som uppnått 60 år, alternativt uppburit hustrutillägg, skall ges möjlighet få pensionsrabatt på statens järnvägar.

I motionen 1977/78: 464 av Sven Johansson m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om sådan ändring i SJ:s författningar (SJF 850 p. 32.2 samt SJF 851 artikel 13 om SJ:s busslinjer) att studerande äger rätt att lösa även enkelbiljett i 2:a klass med 50 % rabatt.

I motionen 1977/78: 580 av Margot Håkansson och Rolf Sellgren (båda fp) hemställs, såvitt nu är i fråga (yrkandet 3), att riksdagen hos regeringen begär att rullstolsbundna handikappade får utnyttja 1 klass för 2 klass biljettpris.

I motionen 1977/78: 1228 av Bertil Måbrink m. fl. (vpk) hemställs, såvitt nu är i fråga, att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. beviljar ett förhöjt anslag med 135 milj. kr. till 850 milj. kr.

I motionen 1977/78: 1570 av Märta Fredrikson m. fl. (c) hemställs att riksdagen hos regeringen begär utredning beträffande möjligheterna att vårdare som biträder handikappad person vid resa erhåller nedsättning av biljettpriset på samma villkor som den handikappade.

I motionen 1977/78: 1571 av Per Gahrton och Elver Jonsson (båda fp) föreslås att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s pensionärsrabatt skall gälla för resa under hela året.

I motionen 1977/78: 1605 av Lars-Ingvar Sörenson och Olle Göransson (båda s) hemställs att riksdagen anholder att regeringen medger om-disponering av kostnadsansvar enligt i motionen angivna specifikation för SJ, varigenom företaget blir i stånd att åstadkomma en i förhållande till gällande trafikpolitiska beslut riktigare resultatredovisning.

Utskottet

Enligt de år 1963 meddelade riktlinjerna för den statliga trafikpolitiken (prop. 1963: 191, S3LU 1963: 1, rskr 1963: 424) skall SJ ersättas för driftunderskott på sådana icke lönsamma järnvägslinjer, vilkas trafiker-ring utgör en ekonomisk belastning för SJ men på vilka trafiken bör bibehållas t. v. av samhälleliga skäl. Ersättningens storlek skall grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning. Resultatet av den senaste undersökningen, som genomfördes år 1975, redovisades i prop. 1975/76: 100 (bil. 8, s. 199).

För budgetåret 1978/79 har SJ begärt *ersättning* för underskottet på det ersättningsberättigade bannätet med 873,6 milj. kr. Beräkningen av ersättningens storlek bygger på SJ:s bedömning av hur bl. a. löne- och sakkostnader kan väntas utveckla sig intill budgetårets utgång. På intäktssidan har räknats med taxeläget den 1 september 1977. Intäkterna har vidare normaliserats med hänsyn till att de under separatredovisningens basår 1974 var särskilt höga p. g. a. högkonjunkturen. SJ har baserat beräkningarna på antagandet att det ersättningsberättigade bannätet inte förändras under tiden fram till utgången av budgetåret 1978/79. Vidare har SJ räknat med effekten av nedläggningen av linjen Uppsala—Hallstavik, som efter medgivande av regeringen lagts ned den 1 juli 1977. Linjen ingår i en grupp av åtta särskilt trafiksvaga bandelar, beträffande vilka nedläggningsprövning får äga rum enligt riksdagens beslut (prop. 1975/76: 100 bil. 8, TU 1975/76: 19, rskr 1975/76: 209).

Enligt SJ minskar ersättningsbehovet om regeringen beslutar om ytterligare nedläggningar på dessa bandelar. Regeringen har den 24 november 1977 gett SJ tillstånd att lägga ned trafiken på linjen Fågelsta—Vadstena.

Vid sin bedömning av de olika faktorer, som påverkar behovet av ersättning, säger sig föredragande departementschefen i första hand ha beaktat effekten av reduktionen av den allmänna arbetsgivaravgiften fr. o. m. den 1 januari 1978. Genom denna minskar anslagsbehovet. I beräkningarna av ersättningsbeloppet ingår bl. a. det s. k. matarvärdet, varmed avses värdet för affärsbanenätet av den vagnslasttrafik som skulle falla bort vid den i separatredovisningssammanhang tänkta nedläggningen av det ersättningsberättigade bannätet. SJ har för matarvärdet använt i princip samma framräkningsmetodik som för det ersättningsberättigade bannätet, vilket för budgetåret 1978/79 lett till ett negativt matarvärde. Med hänsyn till att matarvärdet helt speglar förhållandena på affärsbanenätet kan en sådan beräkningsmetodik enligt föredraganden ifrågasättas. Man bör enligt honom i stället i princip räkna med att basårets matarvärde bibehålls oförändrat fram till dess resultatet av nästa separatredovisning skall tillämpas. Även härigenom minskar anslagsbehovet.

De korrigeringar föredraganden därmed gjort i beräkningarna vad gäller arbetsgivaravgift, framräkning av matarvärde, nedläggningseffekt m. m. reducerar ersättningsbehovet med sammanlagt ca 75 milj. kr.

Anslagsbehovet i övrigt påverkas av bedömningen av den kommande utvecklingen vad gäller taxeläge, trafikmängder och kostnader. Den taxehöjning med 7 % som SJ begärt att få genomföra den 1 februari 1978 innebär en intäktsförstärkning för det ersättningsberättigade bannätet med ca 20 milj. kr. De förväntade trafikmängderna är i första hand beroende av bedömningarna av konjunkturförändringarna, deras inverkan på SJ:s trafik i allmänhet och genomslaget på det ersättningsberättigade bannätet. Förutsättningarna för dessa bedömningar anses i år i flera avseenden vara mer osäkra än någonsin. Ersättningsbeloppet påverkas vidare väsentligt av relativt obetydliga procentuella förändringar vid framräkningen av löne- och sakkostnader och vid beräkningen av de trafikmängder som ligger till grund för intäktsberäkningarna.

Mot angivna bakgrund förklarar sig föredraganden inte beredd att förorda större höjning av ersättningen för det egentliga driftunderskottet än ca 63 milj. kr. Sådan ersättning föreslås sålunda utgå med 707,7 milj. kr. under budgetåret 1978/79.

SJ anses vidare — liksom under senare år — böra få ersättning för de övergångsvisa taxenedsättningar som förekommer i samtrafik mellan järnvägsnätet och vissa platser vid nedlagda järnvägslinjer. De särskilda nedsättningar, som hittills gällt enbart styckeodstrafiken, kan i fortsättningen bli aktuella även i vissa andra fall. SJ har för ändamålet be-

gärt 2,8 milj. kr. i ersättning under budgetåret 1978/79, vilket tillstyrks av föredraganden.

Som ersättning för bibehållande av viss trafik m. m. vid olönsamma stationer beräknas ett belopp om 2,5 milj. kr. mot av SJ begärda 5,5 milj. kr.

SJ har vidare för budgetåret 1978/79 begärt ersättning för vissa andra verksamheter med bristande företagsekonomisk lönsamhet som regeringen ålagt verket och för vissa belastningar som SJ menar saknar motvarighet hos konkurrerande transportföretag. Sammanlagt uppgår enligt SJ:s beräkningar ersättningsbehovet för dessa verksamheter och belastningar till 103,1 milj. kr. Föredraganden framhåller med anledning härav att i flertalet fall därvid berörda frågor tidigare behandlats i budgetsammanhang. Riksdagen har då tagit ställning i ersättningsfrågan och härvid vägt in även andra faktorer än dem SJ kan anses ha att utgå från, varför SJ:s ersättningsanspråk endast delvis tillgodosetts. Riksdagen har sålunda tidigare ställt sig bakom uppfattningen att någon ersättning inte bör lämnas SJ för driftvärn, medverkan i planeringen av det ekonomiska försvaret eller för avskaffandet av snittaxan i vissa relationer.

Föredraganden förklarar sig beträffande övriga begärda ersättningar inte beredd att förorda något ersättningsbelopp utöver vad som följer av tidigare beslut om utvidgning av rabatten till förtidspensionärer m. fl. Som ersättning härför förordas ett belopp om oförändrat 2 milj. kr.

Det totala medelsbehovet för ersättning till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1978/79 beräknas därmed uppgå till $(707,7 + 2,8 + 2,5 + 2,0)$ 715 milj. kr.

I anslutning härtill vill utskottet erinra om regeringens beslut den 26 januari 1978 att SJ skall iaktta återhållsamhet när det gäller att minska antalet personförande tåg eller att i övrigt företa ändringar i tidtabellerna för sådana tåg så att inte regionalpolitiska strävanden motverkas och så att inte trafikförsörjningen påtagligt försämras för skolelever och andra trafikanter. Hinder skall emellertid inte föreligga mot sådana ändringar som är oundgängligen nödvändiga för en anpassning direkt eller indirekt till en systematisering av tidtabellerna på huvudlinjerna eller som motiveras av ett mycket stort trafikbortfall under senare år. Samråd skall ske med berörda länsstyrelser och kommuner.

Så snart tidtabellen för tidtabellsåret från den 28 maj 1978 fastställts skall enligt beslutet SJ för regeringen redovisa dels vilka tåg som kommer att dras in, dels vilka planerade indragningar och förändringar som i anledning av detta beslut inte kommer att genomföras och dels vilka konsekvenser det senare medför med avseende på SJ:s driftekonomi. Förändringar av såväl kostnader som intäkter skall belysas. Af-färsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet skall redovisas var för sig. Regeringen skall sedermera förelägga riksdagen förslag om den driftersättning till SJ som kan föranledas av beslutet i fråga.

Utskottet har för sin del och med beaktande av det anförda funnit sig kunna godta regeringens nu föreliggande förslag i anslagsfrågan. I sammanhanget vill utskottet erinra om att bl. a. frågorna om den framtida metodiken med avseende på underskottets beräkning, m. m. behandlats av den trafikpolitiska utredningen, vars delbetänkande (SOU 1975: 66) Trafikpolitik — behov och möjligheter f. n. bereds inom regeringens kansli samt att enligt budgetpropositionen förslag härom till riksdagen är att förvänta. Härvid torde kunna förutsättas att även de ytterligare förslag från den trafikpolitiska utredningen — rörande bl. a. SJ:s verksamhet samt frågorna om det s. k. kostnadsansvaret — som inom kort förväntas kommer att närmare prövas.

Av utskottets sålunda intagna ståndpunkt följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionen 1977/78: 246 om ytterligare ökning av ifrågavarande anslag med 166 milj. kr., motionen 1977/78: 268 om bekostande med medel från det sålunda höjda anslaget av försöksverksamhet med kraftigt nedsatta taxor och förbättrad service på linjerna Övertorneå—Karungi och Gällivare—Arvidsjaur samt motionen 1977/78: 1228 om ett med 135 milj. kr. förhöjt anslag. Likaledes avstyrks yrkandet i motionen 1977/78: 1605 att riksdagen hos regeringen anholder att SJ medges omdisponering av kostnadsansvar enligt motionärernas förslag, varigenom SJ skulle bli i stånd att åstadkomma en i förhållande till gällande trafikpolitiska beslut riktigare resultatredovisning. Även detta yrkande torde nämligen i realiteten förutsätta en höjning av medelsanvisningen för ändamålet.

I motionen 1977/78: 340 begärs att riksdagen uttalar sig för att *änkor* som uppnått 60 år, alternativt som uppburit hustrutillägg, skall få pensionärsrabatt på statens järnvägar.

Vid 1975 års riksmöte behandlade utskottet (TU 1975: 9) ingående olika frågor rörande pensionärsbiljetternas giltighet m. m. Utskottet framhöll därvid bl. a. att förslag i frågor rörande utvidgning av rabattförmånerna på olika områden vore att förvänta i anslutning till arbetet inom den trafikpolitiska utredningen. Beträffande yrkanden av samma innebörd som det nu aktuella fann sig utskottet — med hänsyn inte minst till de gränsdragningsproblem gentemot andra grupper som ett bifall till dem skulle medföra — inte kunna tillstyrka desamma. I sitt betänkande 1976/77: 20 fann utskottet inte heller anledning förelägga till ändring häri.

I avvaktan på resultatet av den trafikpolitiska utredningens principiella överväganden i taxe- och avgiftsfrågorna, har utskottet inte nu funnit sig berett att biträda motionärernas yrkande och avstyrker därför motionen i fråga.

Av samma skäl anser sig utskottet ej heller kunna tillstyrka det i motionen 1977/78: 1570 framställda yrkandet att riksdagen hos rege-

ringen begär utredning beträffande möjligheterna för *vårdare*, som biträder handikappad person vid resa, att erhålla nedsättning av biljettpriset på samma villkor som den handikappade. Frågan härom synes f. ö. böra lösas inom ramen för samhällets åtaganden i övrigt på det sociala området.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1977/78: 266 att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag till sådan utformning av regler för *rörelsehindrade* att dessa får utnyttja förstaklassvagnar på järnväg utan extra tillägg och yrkandet i motionen 1977/78: 580 att riksdagen hos regeringen begär att rullstolsbundna handikappade får utnyttja 1 klass järnväg för 2 klass biljettpris. Utskottet förutsätter dock att HAKO-utredningens förslag om hur de handikappade bättre skall kunna utnyttja järnvägen kommer att behandlas i den kommande propositionen om den statliga trafikpolitiken. Vidare vill utskottet i sammanhanget erinra om det uppdrag regeringen nyligen gett SJ att i samarbete med handikappinstitutet ta fram underlag för en typ av järnvägsvagn som gör det möjligt för rullstolsbundna resenärer att resa med rullstol med beaktande av de krav på säkerhet och bekvämlighet som bör ställas. Arbetet skall bedrivas skyndsamt och resultatet av uppdraget redovisas till chefen för kommunikationsdepartementet.

Ej heller har utskottet funnit sig berett tillstyrka yrkandet i motionen 1977/78: 1571 att SJ:s pensionärsrabatt skall gälla för resor *hela* året. I anslutning härtill må framhållas att de inskränkningar beträffande resdagar som nu gäller måste bedömas som relativt ringa och torde få ses mot bakgrund av de kommersiellt betingade överväganden som legat till grund för rabattens införande.

I motionen 1977/78: 464 hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om sådan ändring i SJ:s författningar att studerande får rätt att lösa även enkelbiljett i 2 klass med 50 % rabatt.

Utskottet anser för sin del, nu såsom tidigare, att här berörda spörsmål är av sådan art att det närmast bör prövas i samband med den kontinuerliga översyn av rabattfrågorna som pågår inom SJ. Då utskottet också förutsätter att så sker synes någon åtgärd i ämnet från riksdagens sida ej påkallad. Motionen avstyrks därför.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1977/78: 246, 1977/78: 268, 1977/78: 1228, såvitt nu är i fråga, och 1977/78: 1605 till *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.* för budgetåret 1978/79 anvisar ett anslag av 715 000 000 kr.,

2. att riksdagen
 - a. avslår motionen 1977/78: 340,
 - b. avslår motionen 1977/78: 1570,
 - c. avslår motionerna 1977/78: 266 och 1977/78: 580, yrkandet 3,
 - d. avslår motionen 1977/78: 1571,
3. att riksdagen avslår motionen 1977/78: 464.

Stockholm den 14 mars 1978

På trafikutskottets vägnar
SVEN MELLQVIST

Närvarande: Sven Mellqvist (s), Carl-Wilhelm Lothigius (m), Arne Persson (c), Essen Lindahl (s), Alfred Håkansson (c), Nils Hjorth (s), Rolf Sellgren (fp), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Bertil Zachrisson (s), Olle Östrand (s), Erik Johansson i Hållsta (c) och Rolf Dahlberg (m).

Reservation

beträffande *motiveringen* för utskottets yrkande under 1 av Sven Mellqvist, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Bertil Zachrisson och Olle Östrand (samtliga s) som anser att den del av utskottets yttrande som på s. 4 börjar med "I anslutning" och på s. 5 slutar med "närmare prövas" bort ersättas med text av följande lydelse:

I enlighet med statsmaktens beslut åvilar det SJ att i konkurrens med andra transportföretag och på lika villkor bedriva yrkesmässig trafik som s. k. affärsdrivande verk. Det innebär att SJ som andra företag enligt affärsmässiga principer skall balansera sin verksamhet samt leverera eventuellt överskott till ägarna, vilket i detta fall är liktydigt med en resultatredovisning till statsmakten, eller till svenska folket om man så vill.

Av sociala eller andra än transportekonomiska skäl har dock statsmakten beslutat att transportplikt åvilar SJ vid vissa trafiksvaga bandelar. Enligt regeringens förevarande förslag skall således ersättning härför utgå med 707,7 milj. kr., vilket enligt regeringens bedömning anses återställa redovisningsmässig konkurrensbalans mellan SJ och andra transportföretag utan den transportplikt som åvilar SJ.

Så synes dock fullt ut inte vara fallet. Utöver de i budgetpropositionen upptagna ersättningsobjekten förekommer nämligen också andra av statsmakten ålagda ekonomiska belastningar, som drabbar SJ ojämnt i

förhållande till andra transportföretag, vilket sätter den trafikpolitiska målsättningen om "lika villkor" ur spel.

Utskottet vill i förevarande sammanhang också erinra om att en betydande del av järnvägstrafiken i dag vad gäller såväl gods- som persontrafik är inriktad på transporter på långa avstånd mellan olika regioner. Till en del fungerar järnvägsnätet emellertid huvudsakligen som ett trafikmedel för att tillgodose regionala behov.

Om man får en klar ansvarsuppdelning mellan landsomfattande resp. lokal- och regionaltrafik, skapas också förutsättningar för att bedöma järnvägstrafiken utifrån detta perspektiv.

Ett sammanhållet synsätt på statens ansvar för ett landsomfattande trafiknät aktualiserar frågan om en övergripande syn på sambandet mellan landsvägs- och järnvägstrafik.

En förändrad syn på järnvägsnätet efter ovan angivna riktlinjer gör det naturligt med en övergripande syn på investeringar i det allmänna vägnätet och järnvägarna. Den splittrade ordning som nu gäller missgynnar järnvägen och försvårar möjligheterna att förverkliga önskemål om överflyttning av trafik från landsväg till järnväg.

I en förnyad trafikpolitik bör järnväg och landsväg ges mer likartade förutsättningar genom en sammanhållen syn på investeringar, underhåll och kostnader för säkerhetsanordningar m. m. På samma sätt bör mer likartade förutsättningar gälla för ersättning för utnyttjande av väg och järnväg, varigenom ett mer rättvist kostnadsansvar bör kunna uppnås. Härigenom skapas också förutsättningar för en ökad samverkan — centralt och regionalt — mellan olika trafikgrenar, vilket från samhälls-ekonomisk synpunkt är mycket angeläget.

En översyn av järnvägsnätet enligt de riktlinjer som ovan anförts bör därför enligt utskottets uppfattning komma till stånd. Den bör kunna ersätta bandelsundersökningar av traditionell modell. En sammanhållen syn på investeringar m. m. i järnvägar resp. landsvägar bör därför ingå i de förslag om en förnyad trafikpolitik som av regeringen aviserats. Härefter bör också inbegripas frågan om ersättning för nyttjandet av de fasta anläggningarna för de båda trafikslagen. Trafikpolitiska utredningen och den regionala trafikplaneringen har gett förutsättningar för sådana ställningstaganden.

Med hänsyn till det omfattande utredningsmaterial som där föreligger samt ytterligare tillkommer genom det utredningsförslag som inom kort förväntas från den trafikpolitiska utredningen bör det vara möjligt att redan under innevarande år redovisa resultatet av översynen för riksdagen. Utskottet förutsätter också att så ovillkorligen sker.

I avvaktan härpå har utskottet funnit sig kunna godta regeringens förslag under förevarande punkt.