# Motion till riksdagen 1986/87:T554

Rolf Clarkson m. fl. (m)

SJ inför år 2000

Mot.
1986/87
T554–558

## 1. Inledning

Det är nödvändigt med en framåtsyftande debatt kring formerna för järnvägstrafiken och kostnaderna för denna. Utgångspunkten för denna debatt bör vara de allt större utgifterna som stat och kommun har för att upprätthålla järnvägstrafiken.

Den socialdemokratiska minoritetsregeringen har saknat kraft att föra en offensiv järnvägspolitik. Genom trixande med avskrivningsprinciper, nedskrivning av statskapitalet och ökade statliga bidrag har de verkliga kostnaderna för järnvägstrafiken gömts undan. Detta kombinerat med en allmänt defensiv järnvägspolitik har resulterat i att SJ och det svenska järnvägsnätet är illa rustat att möta dagens och morgondagens krav.

## 2. Bakgrund

Genom järnvägarnas tillkomst kom en ny era. Båttrafik var tidigare den enda möjligheten att frakta tungt gods. Järnvägen skapade nya möjligheter och nya förutsättningar för industrialisering av hela Sverige, tillverkning av nya produkter och ökade kontakter människor emellan. Järnvägarna kom att "bryta bygd", häva människors isolering och bli en av grundstenarna i det moderna Sverige.

Det kom att gå nästan ett halvt sekel innan järnvägarna fick svår konkurrens av ett nytt transportmedel – bilen och lastbilen. Med bilen tog den tekniska utvecklingen ett nytt språng.

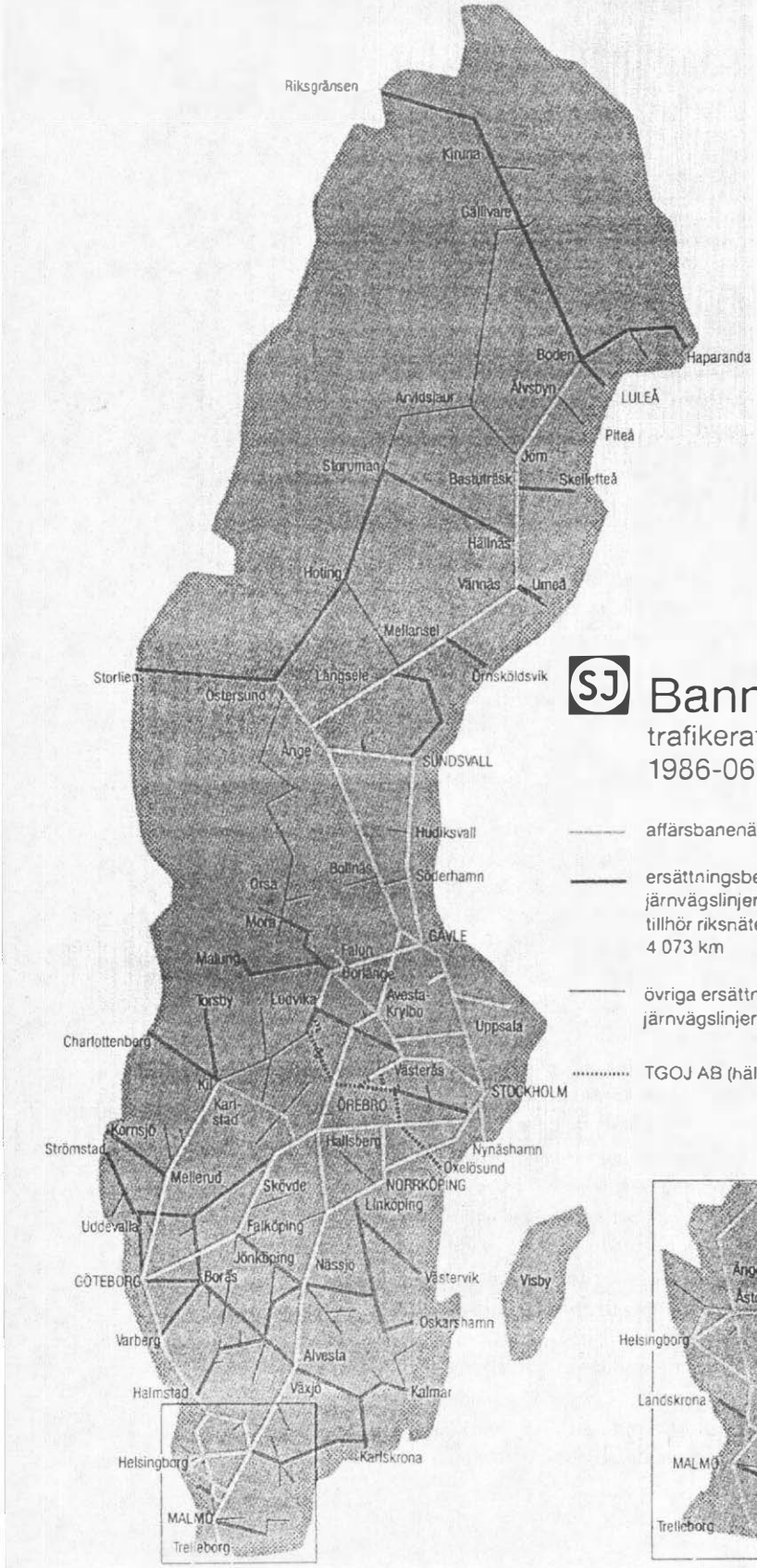
Person- och lastbilarna har flera fördelar som järnvägarna saknar. Järnvägarna började därför att få problem. Dessa accentuerades efter andra världskrigets slut. 1953 års trafikutredning fick bl. a. i uppdrag att finna en lösning. På basis av denna utredning fattades 1963 års trafikpolitiska beslut.

1963 års trafikpolitiska beslut innebar visserligen att de trafikpolitiska målen skulle nås genom ökad konkurrens på lika villkor mellan skilda trafikmedel och trafikföretag. Men för SJ:s del innebar beslutet bl. a. att de statliga stödåtgärderna ökade genom en uppdelning av bannätet i två kategorier.

Till den första kategorin fördes de lönsamma bandelarna. Dessa kom att bilda det s. k. affärsbanenätet (a-nätet). För a-nätet skall SJ:s mål vara att uppnå full kostnadstäckning och förräntning på det i verksamheten satsade startkapitalet. För de olönsamma bandelarna skulle SJ under en övergångs-



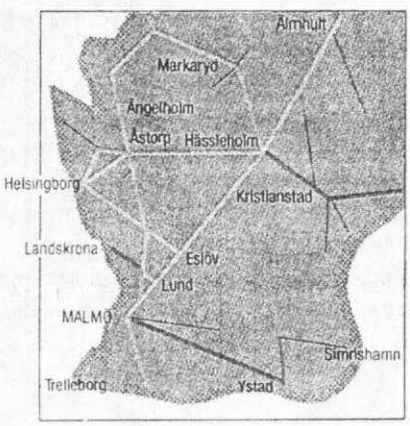
1 *Riksdagen 1986/87. 3 saml. Nr T554–558*




# SJ Bannät

trafikerat
1986-06-30 11 116 km

| | | |
|---|---|---|
| affärsbanenät 4 435 km | | |
| ersättningsberättigade järnvägslinjer som tillhör riksnätet 4 073 km | varav riksnät 8 414 km | |
| övriga ersättningsberättigade järnvägslinjer | | 2 608 km |
| TGOJ AB (hälftenägt) | | 299 km |



tid få ersättning av staten. Avsikten var att dessa banor – vilka kom att utgöra det s. k. e-nätet – snabbt skulle reduceras genom omläggning av i första hand persontrafiken till busstrafik. Av skilda skäl ägde denna omläggning av trafiken ej rum i avsedd utsträckning.

SJ:s affärsbanenät omfattar 446 mil järnväg, medan det ersättningsbara nätet är 667 mil. Av kartan på s. 2 framgår vilka banor som ingår i det s. k. a-nätet resp. e-nätet.

För att ytterligare komplicera bilden ingår merparten av SJ:s bannät i det s. k. riksnätet. Riksnätet består av sådana banor, som riksdagen bundit sig för att under överskådlig framtid driva trafik på. På banorna i riksnätet sker 99 % av transportarbetet.

## 3. E-nätet

För driften på de s. k. ersättningsberättigade banorna får SJ ersättning av staten för att driva trafiken. Denna ersättning har vuxit år från år. För det kommande året begär SJ 1 325 milj. kr. i driftersättning. Till detta belopp kommer dessutom kostnaderna för investeringar i dessa banor. Dessa uppgick budgetåret 1985/86 till 285 milj. kr.

Kostnaderna för trafiken i det ersättningsbaserade nätet är därför sammantaget dryga 1 600 milj. kr. per år. Starka skäl talar för att kostnaderna för trafiken kommer att öka snabbare än inflationen.

Genom det trafikpolitiska beslutet år 1979 fastställdes, mot bakgrund av de höga kostnaderna för trafiken på e-nätet, en handläggningsordning för prövning av persontrafiken på de delar av e-nätet som ej tillhör riksnätet. SJ och länshuvudmännen fick nyckelrollen med biträde av transportrådet. Om länshuvudmännen anser att en överflyttning av trafiken på nedläggningsprövade banor till landsväg är lämplig, bör denna – enligt det trafikpolitiska beslutet – också göras.

År 1983 kompletterades handläggningsordningen med fastare former och regler men med bibehållande av den valfrihet som den ursprungliga ordningen förutsätter. Handläggningsordningen kompletterades med regler för de fall där länshuvudmännen önskar behålla trafiken på järnväg. Detta skedde genom att länshuvudmännens ansvar för den kollektiva trafiken i resp. län utvidgas till att gälla även sådan järnvägstrafik som är av lokal och regional karaktär. Innebörden av detta är att länshuvudmännen får stå för kostnaderna för den trafik de vill behålla på järnväg och förhandla med SJ om villkoren.

Länshuvudmännen kan få ett särskilt statsbidrag under en femårsperiod om de övergår till busstrafik. I de fall trafikhuvudmännen vill ha kvar persontrafiken på järnväg och är beredda att betala för denna tar emellertid också staten ett ekonomiskt ansvar. I sådana fall ankommer det nämligen på statsmakterna att ställa erforderliga resurser till förfogande i form av investeringar eller förstärkt underhåll så att en tillfredsställande banstandard kan upprätthållas. Staten står således för kapitalkostnaderna för baninvesteringarna. Härigenom har ett delat kostnadsansvar, motsvarande det som gäller för landsvägstrafiken, i princip införts i de fall persontrafiken skall vara kvar på järnvägen i länshuvudmännens regi.

De starkt ökande kostnaderna för den ersättningsberättigade trafiken gör det omöjligt att i framtiden behålla i första hand persontrafiken på dessa banor.

Den av regeringen i proposition 1982/83:100 angivna handläggningsordningen för e-banorna bör ånyo aktualiseras för ett antal av de trafiksvagaste e-banorna. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att presentera förslag till vilken trafik som i en första omgång bör prövas, syftande till att statens framtida årliga kostnader för den ersättningsbaserade trafiken ej skall överstiga en miljard kronor. SJ bör undersöka möjligheten att sälja e-banor till länstrafikhuvudmännen, regionala stiftelser eller till privata företag.

## 4. A-nätet

Det ekonomiska målet för SJ:s affärsbanenät gäller att intäkterna varje år skall täcka kostnaderna inkl. avskrivningarna. Intäkterna skall därutöver ge ett överskott, som möjliggör den förräntning av nedlagt kapital som statsmakterna fastställer. Med tanke på de kraftiga konjunkturvariationerna som präglar SJ:s trafik skall förräntningskravet gälla som ett genomsnitt för en konjunkturcykel.

För att skapa förutsättningar för SJ att realisera det ekonomiska målet utarbetades år 1980 en strukturplan, som riksdagen i december samma år antog. I planen angavs att det var "rimligt att som mål uppställa att SJ skall uppnå full kostnadstäckning och uppfylla förräntningskravet senast budgetåret 1983/84".

Vid årsskiftet 1982-1983 stod det uppenbart att SJ inte skulle kunna klara denna målsättning. Den socialdemokratiska regeringen har därför tvingats till en rad olika åtgärder för att klara SJ:s ekonomi.

En grundläggande princip för dessa åtgärder är att av olika skäl dölja statens verkliga kostnader för att upprätthålla järnvägstrafiken på nuvarande nivå. Härigenom har det statliga stödet till järnvägstrafiken kraftigt kunnat ökas.

## 5. Kostnadsavlastningar 1982–1987

Följande sammanställning visar regeringens åtgärder under perioden 1982–87 och vad dessa inneburit för SJ i form av minskad förräntning av statskapitalet, minskade inleveranser av avskrivningsmedel samt ökade bidrag från staten till SJ:s investeringar.

### 5.1 Proposition 1982/83:100

1. Nedskrivningen av statskapitalet med 1 000 milj. kr. Denna åtgärd innebär initialt att SJ slipper att årligen betala in 120 milj. kr. i ränta till staten.
2. Den s. k. uppskrivningsfonden på 1 260 milj. kr. skrevs helt ned, med motsvarande avskrivningar på anläggningsvärdena.

3. Överflyttning av malmbanan samt ytterligare 45 mil järnväg från a-nätet till e-nätet. Åtgärden ger SJ uppskattningsvis 240 milj. kr. per år i ersättning från staten.

## 5.2 Proposition 1983/84:10

Riksdagen beslöt att en betydande del av SJ:s investeringar i Stockholmsregionen skall direktavskrivas, dvs. betalas av staten. Totalt rör det sig om investeringar på 1 016 milj. kr. (penningvärde dec. 1982). Konsekvensen av beslutet blev att förräntningskravet reduceras med 120 milj. kr. per år och kravet på inleverans av avskrivningsmedel till staten på 40 milj. kr.

Samtidigt skrevs SJ:s statskapital ned med 117 milj. kr. dvs. förräntningskravet reducerades med 12 milj. kr. och avskrivningskravet med 124 milj. kr.

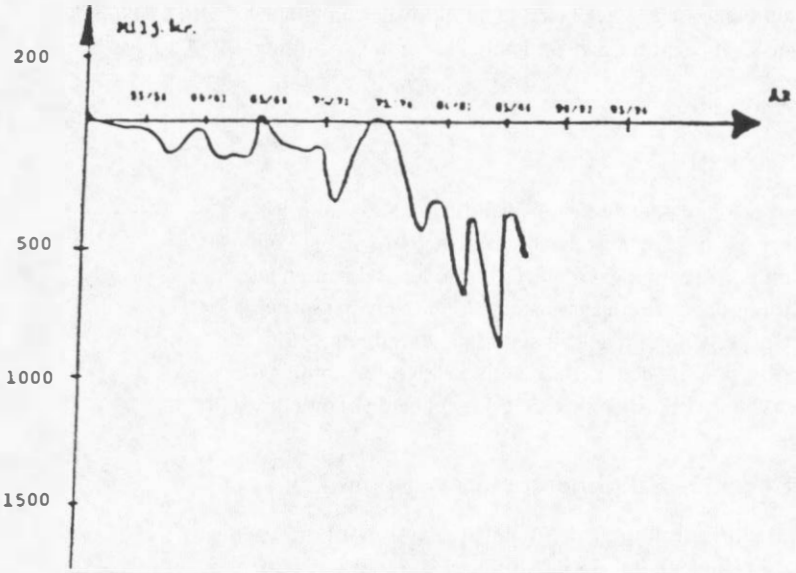
## 5.3 Proposition 1984/85:114 Riktlinjer för järnvägspolitiken

1. Ingående statskapital i infrastrukturen, 1 270 milj. kr. avskrivs. Förräntningskravet på SJ, fr. o. m. budgetåret 1985/86, reduceras initialt med 105 milj. kr. per år.
2. Framtida investeringar i affärsbanenätet förs till 80 % mot tidigare 100 % till statskapitalet. Reduceringen av förräntningskravet blir 25 milj. kr. per år samt minskningen av avskrivningsmedel 10 milj. kr. per år.
3. Räntan på investeringar i infrastrukturen kapitaliseras och belastar ej SJ under byggnadstiden vilket kortsiktigt reducerar förräntningskravet och kraven på inleverans av avskrivningsmedel.
4. Avskrivningar görs i stället på historiska värden i stället för återanskaffningsvärden. Detta resulterar i att SJ under 1980-talet får reducerade förräntningar och avskrivningskrav.

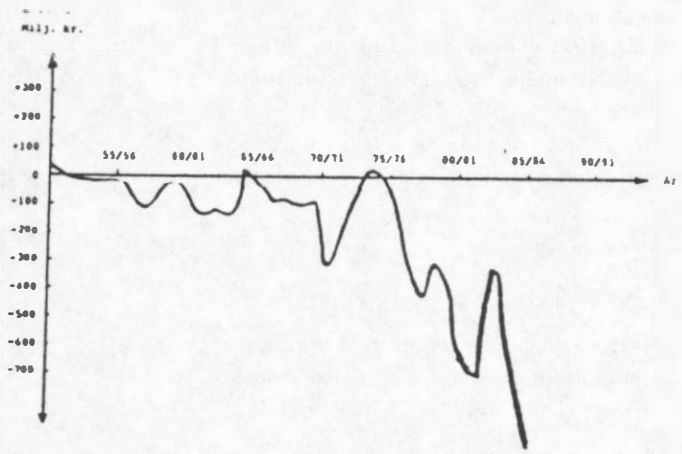
Över en längre tidsperiod varierar det ekonomiska utfallet av dessa åtgärder. Totalt innebär de dock att staten årligen har avlastat SJ kostnader på drygt 700 milj. kr. per år.

# 6. SJ:s lönsamhet

SJ har under efterkrigstiden enbart lyckats klara de ekonomiska kraven för a-nätet vid några enstaka högkonjunkturtoppar. Som framgår av nedanstående figur har SJ sedan den tillfälliga uppgången vid 1974 års högkonjunktur kraftigt försämrat sitt resultat.




Om man kompletterar figuren ovan med de kostnadsavlastningar som SJ fått under de senaste fem åren blir bilden av SJ:s resultatutveckling mycket dyster.

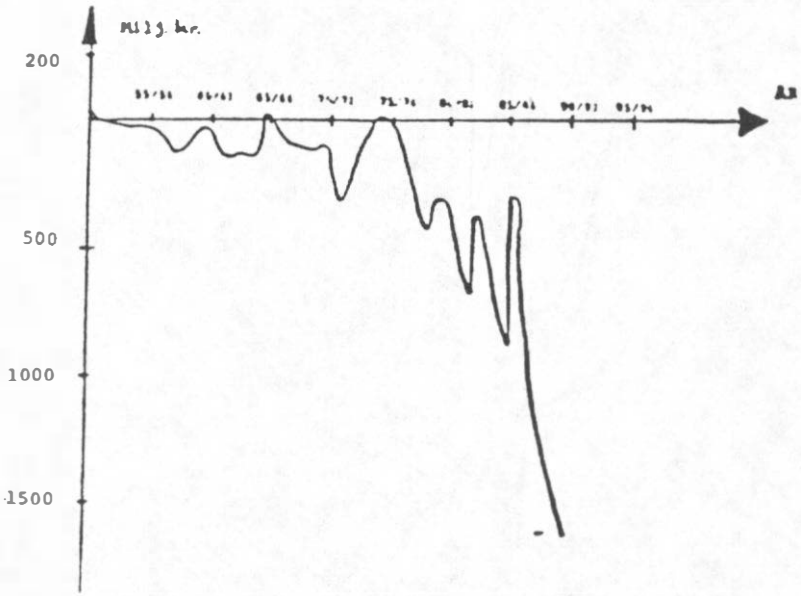



Hur ser då framtiden för SJ ut? Redan vid behandling av den järnvägspolitiska propositionen 1984/85:114 konstaterade vi att SJ kommer med nuvarande anslagsframställning för 1987/88 att göra bl.a. följande prognos:

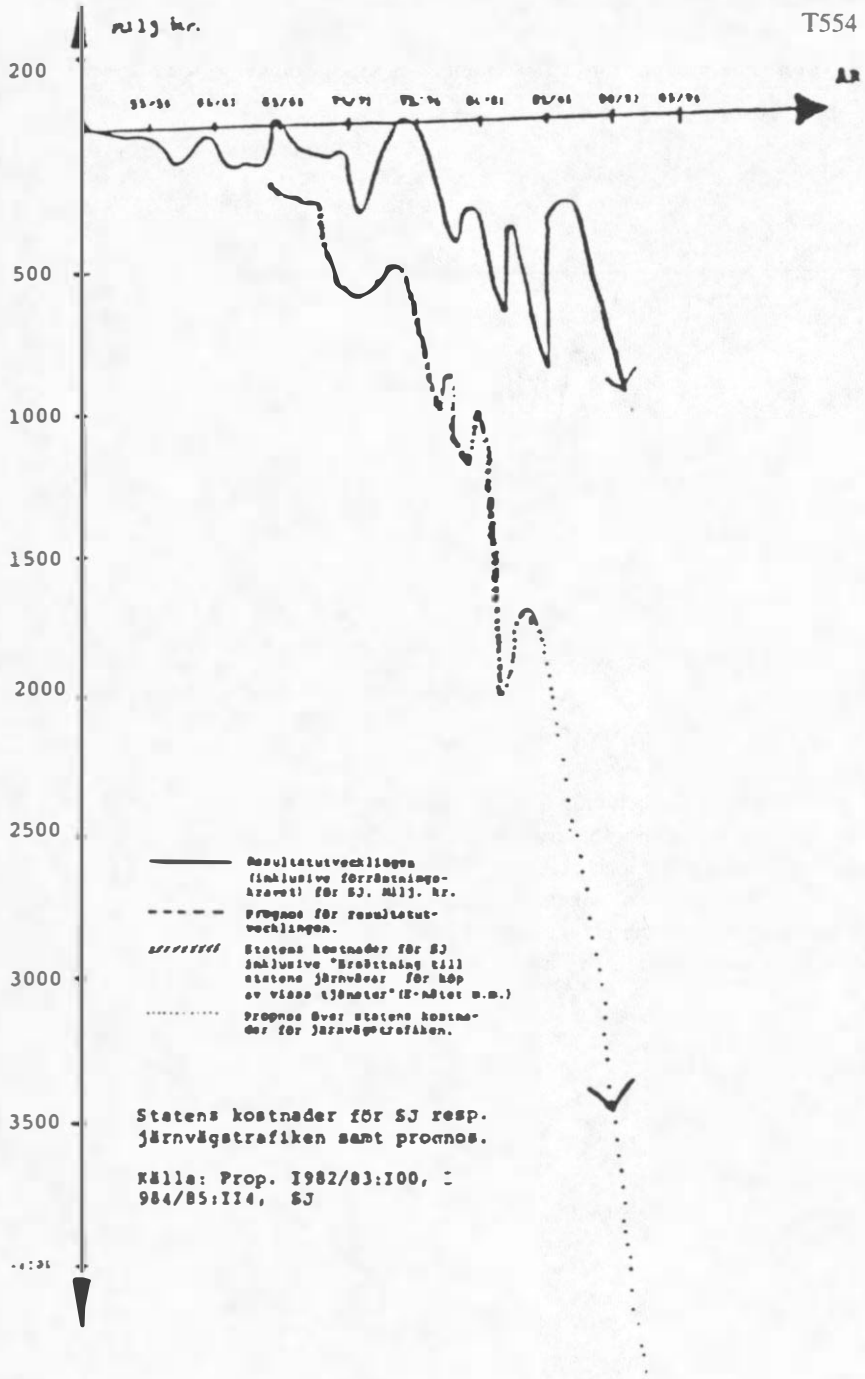
SJ:s resultat kommer att utvecklas negativt även om kraftfulla åtgärder vidtas inom SJ. En framräkning baserad på tidigare utfall och antaganden om intäkts- och kostnadsutvecklingen leder till årsresultat som fram till 1990 försämras till – 1,1 miljard kronor i löpande prisnivå och med nuvarande kostnadsansvar för SJ. Till underskottet skall dessutom läggas förräntnings-

krav på statskapitalet år 1990 på 600–700 milj. kr. Förräntningskravet baseras på ett antagande om fortsatt fallande ränta.

Sammantaget får vi följande prognos för den ekonomiska utvecklingen av a-nätet:




Vad händer då med samhällets totala bidrag till järnvägstrafiken framöver – dvs. utgifterna både för det ersättningsbaserade nätet och affärsbanenätet samt för olika kostnadsavlastningar och utebliven förräntning av det i SJ nedlagda kapitalet. Följande prognos, vilken litet förenklat kan sägas vara ersättningen för e-nätet plus kostnaderna för a-nätet enligt de beräkningsmetoder som gällde i början av 1980-talet, visar en ytterligt dyster bild.




Statens kostnader för SJ resp. järnvägstrafiken samt prognos.

Källa: Prop. 1982/83:100, 1984/85:114, SJ

# 7. SJ inför år 2000

Järnvägens problem är att få fram resurser till offensiva satsningar i en situation där verksamheten år från år uppvisar mycket höga resultatbrister samtidigt som samhället dessutom bidrar med ca 1,5 miljarder per år för trafiken på det ersättningsbaserade nätet.

Den nuvarande utvecklingen är oacceptabel av två skäl. För det första är statens samlade kostnader för järnvägstrafiken i storleksordningen 3 miljarder kronor. För det andra innebär en därmed kraftig subventionering av näringsgrenen en snedvridning av konkurrensen och att samhällets resurser ej används på bästa sätt.

## 7.1 Snabbtåg

Beträffande offensiva satsningar är snabbtåg mellan i första hand Göteborg–Stockholm och Malmö–Stockholm intressanta. Snabbtåget kommer att förkorta restiderna med 20–30 %. Tekniken bygger på att vagnskorgarna lutas i kurvorna, varvid hastigheten kan ökas jämfört med konventionella tåg på SJ:s kurvrika järnvägsnät. Snabbtågen bör med framgång kunna konkurrera med flyget på dessa sträckor.

SJ har beställt snabbtågssätt för linjen Stockholm–Göteborg. Dessa skall sättas i trafik åren 1990–1993. Inriktningen är därefter att ytterligare 26 snabbtågsätt skall sättas in mellan Stockholm och Malmö successivt under åren 1993–1996. Vissa specialsträckor som Stockholm–Arlanda bör diskuteras för kompletterande spårförbindelse och snabbtåg. Privatfinansering bör därvid överläggas.

## 7.2 Rationaliseringar och kvalitetshöjande åtgärder

SJ har under ett flertal år bedrivit ett framgångsrikt rationaliseringsarbete. Detta belyses av att t. ex. SJ:s produktivitet torde ligga i främsta ledet bland de västeuropeiska järnvägsförvaltningarna. Men inom SJ finns fortfarande en rad möjligheter till rationaliseringar, vilka måste tas till vara.

Rationaliseringar bör ske parallellt med kvalitetshöjande åtgärder både på gods- och persontrafiksidan. För godssektorn finns dessutom en rad framåtsyftande åtgärder som bör vidtas för att höja effektiviteten, dämpa lokalkostnaderna och anpassa trafikproduktionen till framtida krav. Bland åtgärder kan nämnas utbyggnad av systemet med godspendlar, ökad satsning på systemtransporter, koncentration av satsningarna på de största transportkunderna, rationellare utnyttjande av resurserna via datoriserad transportstyrning, bättre information om produkterna och färre taxepunkter.

## 7.3 Vägmodell

För att åstadkomma likartade konkurrensförhållanden mellan järnvägs- och lastbilstrafiken är det motiverat att överväga införandet av en s. k. vägmodell för SJ:s investeringar. En sådan lösning skulle innebära att investeringarna i järnvägsnätet betalades av staten via särskilda anslag. Detta skulle ske

analogt med att staten betalar kostnaderna för vägnätet via särskilda anslag. På samma sätt som för biltrafiken skulle SJ därefter betala särskilda avgifter för utnyttjandet av själva bannätet. En sådan lösning skulle underlättas av att SJ delades i två separata bolag för dels banorna, dels driften.

Kritikerna mot vägmodellen har hävdat att SJ aldrig har möjlighet att betala de avgifter som erfordras. Därför skulle detta system kunna leda till ännu högre kostnader för järnvägstrafiken. Därför är det angeläget att finna sådana lösningar på vägmodellen att denna inte öppnar möjligheter för ytterligare starkt ökade utgifter för järnvägstrafiken. Detta accentueras av att endast SJ trafikerar järnvägsnätet. På vägsidan finns det både ett flertal olika trafikslag – personbilar, lastbilar, bussar osv. – samt miljontals olika ägare till dessa fordon. Sammantaget betalar dessa i dag kostnaderna för vägar m. m.

## 7.4 Byte av företagsform

Moderata samlingspartiet har under 1980-talet hårt drivit kraven på att affärsverken ombildas till aktiebolag. Till årets riksmöte aktualiserar vi att SJ byter företagsform. En sådan förändring skapar bl. a. ökade affärsmässiga möjligheter. SJ:s myndighetsutövande verksamhet bör läggas i en särskild myndighet.

## 7.5 Utförsäljning av dotterbolag

SJ äger helt eller delvis själv eller via AB Swedcarrier flera av Sveriges ledande lastbils- och bussföretag som t. ex. GDG-biltrafik AB, AB Svelast och ASG AB samt färjeföretag som SFL. Dessa bör säljas ut på den öppna marknaden.

## 7.6 Mälarbanan och Arlanda – Stockholm

För järnvägstrafiken har bl. a. diskuterats en ny sträckning för att binda ihop Stockholms central med Arlanda flygplats. Andra intressanta alternativ är delar av bansträckningen Stockholm–Västerås. Dessa projekt bör ske i samarbete med privata intressenter och lånefinansieras på den öppna lånemarknaden.

## Hemställan

Med stöd av ovanstående hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet E-nätet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet A-nätet,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Kostnadsavlastningar 1982–1987,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet SJ:s lönsamhet.

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Snabbtåg,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Rationaliseringar och kvalitetshöjande åtgärder,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under avsnittet Vägmodell.

Stockholm den 27 januari 1987

*Rolf Clarkson (m)*
*Per Stenmarck (m)*
*Anders Andersson (m)*
*Wiggo Komstedt (m)*
*Görel Bohlin (m)*
*Per-Richard Molén (m)*
*Jan Sandberg (m)*