

Motion till riksdagen

1987/88: T73

av Ove Karlsson m. fl. (s)

om trafikpolitiken inför 1990-talet

(prop. 1987/88:50)

I proposition 1987/88:50 anger regeringen målen för trafikpolitiken. De är mycket bra.

Den nya järnvägspolitiken innebär att samtidigt som man inför en "vägtrafikmodell", delar man också in järnvägsnätet i ett stomnät och lärnjärnvägar. Vi delar regeringens uppfattning att "Ett uppdelat huvudmannaskap för lokal och regional tåg- och busstrafik främjar inte en utveckling mot ett väl utvecklat och samordnat trafiksystem."

Infrastrukturen har avgörande betydelse för näringslivets och därmed samhällets totala utveckling. I skogslänen understryks detta av de långa avstånden, både till den nationella och den internationella marknaden.

Men för att nå trafikpolitikens mål måste infrastrukturen utanför storstads-triangeln prioriteras. För att nå en balanserad regional utveckling, i begreppets ursprungliga och riktiga betydelse, måste *lönsamma* investeringsprojekt i infrastrukturen *utanför* storstads-triangeln genomföras före, eller åtminstone samtidigt som, storstadsinvesteringarna. Om så inte sker kommer den existerande obalansen att kraftigt förstärkas.

I propositionen klassificeras Västerdalsbanan (Sälenbanan) som länsväg. Därmed skjuter regeringen över sitt ansvar för den interregionala persontrafikens utveckling på kommuner och landsting i Dalarna. Samtidigt undandrar man SJ en marknadspotential på mer än 1 miljon interregionala resor. Då detta motsvarar mer än en fördubbling av resandevolymen på Dalapendeln Stockholm—Borlänge/Falun/Mora, försämrar regeringen samtidigt möjligheterna för SJ att förbättra sin affärsverksamhet.

Sälenfjällen är ett av landets främsta rekreationsområden. Som en del av det primära rekreationsområdet Dalafjällen utgör området ett riksintresse. I Turistrådets senaste strukturplan utpekas Sälenfjällen som ett av de få rekreationsområden i landet, som har förutsättningar för nationell och internationell massturism. Detta område saknar i dag effektiva kollektivtrafikförbindelser med marknaden.

Turistnäringen fraktar inte gods, den fraktar personer. För Sälenfjällens del rör det sig i dag om en ständigt resande "befolkning" på cirka 45 000 personer plus dagturister. I mitten av 90-talet kommer det att röra sig om cirka 60 000 plus dagturister. Området har en åretruntturism med små säsongvariationer. Men i propositionen tas ingen hänsyn till turistnäringens transport-

behov. Detta trots att denna "tätort" har en mångdubbelt högre resandefrekvens bland sin "befolkning" än "vanliga" tätorter av motsvarande storlek — som självklart ingår i de nationella transportsystemen.

Mot. 1987/88

T73

Sälenfjällens turistresemarknad kan betala de investeringar som krävs för att marknadsanpassa trafiken på Västerdalsbanan. Den kan därigenom bidra till att förutsättningarna för en positiv samhällsutveckling i Dalarna kraftigt förstärks.

TPR har på regeringens uppdrag gjort en bedömning av bl. a. Västerdalsbanan ("Järnvägsprojekt utanför Storstockholmsområdet"). Tyvärr är den bedömningen helt felaktig eftersom den inte alls räknar med Sälenfjällens turistresemarknad, dvs. den marknad som företagsekonomiskt motiverar investeringen.

För att marknadsanpassa trafiken på Västerdalsbanan, som i dag går mellan Borlänge och Malung (Repbäcken—Malungsfors), krävs följande investeringar: Upprustning av befintlig bana, återuppbyggnad till Sälen och elektrifiering av hela sträckan Borlänge—Sälen. Investeringskostnaden har beräknats till 440—700 milj. kr. beroende på vilken hastighetsstandard man vid upprustningen väljer för befintlig bana. Vid 700 milj. kr. får hela sträckan Borlänge—Sälen 110-standard (km/t), vid den lägre kostnaden får man på den befintliga banan (Borlänge—Falun) acceptera en lägre standard. Investeringen kan etappindelas.

Den årliga resandevolymen på Västerdalsbanan uppgår i nuläget till cirka 65 000 resor. Merparten är interregionala. SJ tar dessa resor från den resemarknad, som genereras av de bofasta och av näringslivet — *utom* turistnäringen — i regionen. SJ tar i dag inga (eller ytterligt få) resor från Sälenfjällens turistresemarknad. Förklaringen är mycket enkel: Den nuvarande trafiken är inte anpassad till marknadens krav.

I sin kalkyl räknar TRP upp dagens resande på banan (65 000) enligt en generell beräkningsmodell, som tar hänsyn till den restidsvinst (minskade resuppostring), som investeringen ger upphov till, och en årlig ökning av SJ:s marknadsandel på 1 procent. Resultatet av TPR:s beräkning blir att föreslagna investeringar kommer att leda till att resandevolymen på Västerdalsbanan ökar från 65 000 till 150 000 resor per år. Utifrån detta drar TPR slutsatsen att investeringen är företagsekonomiskt olönsam. Vidare drar man också slutsatsen, *utan* att ta hänsyn till de regionala utvecklingseffekterna, att projektet är samhällsekonomiskt olönsamt. Båda slutsatserna är felaktiga.

Eftersom Sälenfjällens turistresemarknad *inte* ingår i dagens 65 000 resor på Västerdalsbanan så har TPR inte heller räknat med dem i sin kalkyl. Vad TPR egentligen har gjort är att räkna fram hur stor resandeökningen blir på den *befintliga* marknaden, dvs. den tjänste- och privatresemarknad, som genereras av de bofasta och av näringslivet — exklusive turistnäringen — i regionen. Vi vet att investeringen, som ger en effektivare tågtrafik, kommer att öka SJ:s andel på befintlig marknad. Tack vare TPR har vi nu fått ett tal också för den ökningen.

För den del av Sälenfjällens turistresemarknad, som sammanhänger med områdets boendekapacitet (1987 42 000 turistbäddar, 1989 47 000 och 1995

60 000), finns en detaljerad resandestatistik framtagen för 1987. Materialet omfattar också framtidsbedömningar för resandet åren 1989 och 1995. Det har varit möjligt att ta fram tack vare den datorisering, som Sälenfjällens turiströring genomfört i samarbete med Sveriges Turistråd. Statistiken visar att Sälenfjällen är ett etablerat två-säsongområde och att turistresorna inte bara är spridda över hela året utan också över veckans dagar. Resandevolymer per år uppgår till följande (observera att de resor, som genereras av dagturismen, skall läggas till dessa volymer): 1987 drygt 2 miljoner, 1989 2,6 miljoner och 1995 cirka 4 miljoner resor.

Geografiskt sett är Sälenfjällens turistmarknad uppdelad på följande sätt: Cirka hälften av turisterna kommer från Stockholm—Mälardalen, övriga hälften från övriga syd- och mellansverige inklusive Göteborg- och Malmö-regionerna. Under senare år har en betydande expansion skett även på den danska marknaden. Detta innebär att ovannämnda resandevolymer avser interregionala resor — Sälenturisterna kommer inte från Borlänge. Här finns den andra felaktiga punkten i TPR:s företagsekonomiska kalkyl: TPR räknar med en medeldistans per resa på 164 km — med andra ord skulle Sälenturisterna inte ens komma från Borlänge (ca 200 km) utan hoppa på tåget i någon av de små byar som finns efter den aktuella bansträckan.

Inom ramen för Västerdalsbaneprojektet har en marknadsundersökning gjorts, som anger SJ:s potential på Sälenfjällens turistresemarknad till 25 procent — förutsatt att föreslagna investeringar genomförs. Andelen ligger väl i nivå med resultaten av två andra undersökningar angående den interregionala persontrafiken: På de distanser, som är aktuella för Sälenfjällen anger TPR tågets marknadsandel till 20—30 procent (TPR 1985:4). Transportforskningsdelegationen (TFD 1982:1) finner att tågets andel på aktuella distanser uppgår till 20—40 procent av marknaden. TFD:s resultat är det för Sälenfjällen mest relevanta eftersom det avser interregionala privatresor, medan TPR:s undersökning omfattar hela den interregionala persontransportmarknaden.

Utifrån marknadsundersökningens resultat kan vi ange SJ:s potential på Sälenfjällens turistresemarknad till följande volymer (25 procent av ovannämnda resandevolymer/år): 1987 500 000, 1989 675 000 och 1995 1 200 000 interregionala resor. Med hjälp av TPR:s uppgift om ökningen på befintlig marknad kan vi sammanställa följande tabell.

Antal resor på Västerdalsbanan efter föreslagen investering
(marknadsanpassning)

Delmarknad	1987	1989	1995
Befintlig marknad	150 000	150 000	150 000
Turistresor Sälenfjällen exkl. dagturism	500 000	675 000	1 050 000
Övriga turistresor Sälenfjällen och Västerdalarna	?	?	?
Summa resor	<650 000	<825 000	<1 200 000

I sin kalkyl räknar TPR med en investeringskostnad på 810 milj. kr. (jfr ovan: 440—700 milj. kr.). TPR tar då bl. a. hänsyn till den s. k. kapitalknapphetsfaktorn. Den årliga kapitalkostnaden beräknas till 43,5 milj. kr. SJ:s intäkt anges till 50 öre per personkm. Om man till skillnad från TPR dels låter Sälensfjällens turistresemarknad ingå i kalkylen, dels tar hänsyn till det faktiska reseavståndet (medeldistans 450 km = sträckan Stockholm—Borlänge), uppstår följande resultat.

SJ:s vinst per år (milj. kr.) av en marknadsanpassning av trafiken på Västerledsbanan (årlig intäkt — årlig kapitalkostnad).

År resandevolym	Västerdalsbanan (185 km)		SJ totalt (450 km)	
	intäkt	vinst	intäkt	vinst
* 1987 —650 000	60	17	146	103
* 1989 —825 000	76	33	186	142
* 1995 —1 200 000	111	68	270	227

Resultatet visar således att föreslagen investering i Västerdalsbanan är företagsekonomiskt lönsam. Även om man som TPR enbart räknar med intäkterna på Västerdalsbanan (sträckan Borlänge—Sälen), finner man att SJ redan i nuläget skulle få ett överskott på 17 milj. kr. Eftersom marknaden utgörs av interregionala resor kommer dock SJ att öka sin resandevolym också på övriga banor i Syd- och Mellansverige och SJ:s vinst av en marknadsanpassning av trafiken på Västerdalsbanan skulle därför redan i nuläget uppgå till drygt 100 milj. kr. per år. Vid mitten av 90-talet skulle vinsten per år uppgå till cirka 225 milj. kr. Att, som regeringen förelår i prop. 87/88:50, undandra SJ denna utvecklingsmöjlighet genom att överföra Västerdalsbanan till länsjärnvägarna, strider mot regeringens skärpta krav på affärsmässighet hos det nya SJ.

En enkel känslighetsanalys visar att det krävs knappt 200 000 (193 000) turistresor å 450 km för att täcka den årliga kapitalkostnaden för investeringen i Västerdalsbanan. Detta är mindre än 10 procent av Sälensfjällens turistresemarknad 1987 — exklusive dagturism. Men enligt TPR:s beräkningsmodell kommer SJ att ta 150 000 resor på den "vanliga" persontrafikmarknaden (exkl. turistresemarknaden) om investeringen genomförs. Om vi antar att medeldistansen för dessa resor är 350 km krävs det cirka 75 000 turistresor för att täcka kapitalkostnaden. Detta motsvarar mindre än 4 procent av Sälensfjällens turistresemarknad 1987.

Vi har visat att en marknadsanpassning av Västerdalsbanan är företagsekonomiskt lönsam. Eftersom investeringen avser den interregionala persontrafikmarknaden innebär den en väsentlig förstärkning av tågförbindelserna mellan Dalarna och storstadsregionerna. Detta öppnar vägen till högre standard och högre turtäthet.

Snabba effektiva kommunikationer är av största betydelse för den fortsatta samhällsutvecklingen i Dalarna (se etablering och utbyte inom näringsliv, universitet- och forskarvärld, kultur etc.). Investeringen i Västerdalsbanan utgör därför ett medel att faktiskt förverkliga trafikpolitikens mål. Förutom att för-

utsättningar faktiskt förbättras för att nå en mellan Dalarna och storstads-triangeln mer regionalt balanserad utveckling, är det av miljö-, energi- och trafiksäkerhetsskäl nödvändigt att avlasta vägnätet, förutom persontrafiken också länets tunga godstransporter. En sådan avlastning gynnar inte bara Dalarna utan alla de regioner som Dalarna har ett utbyte med. För storstadsborna är det heller inte oväsentligt att tillgängligheten till några av landets främsta rekreationsområden förbättras.

Vårt krav är att Västerdalsbanan förs till stomnätet och att den investering, som är nödvändig för att marknadsanpassa trafiken på banan, genomförs snarast. Eftersom investeringen är företagsekonomiskt lönsam och avser en utsatt region kräver vi att den genomförs helst före, men åtminstone samtidigt som, storstadsinvesteringarna.

Mot. 1987/88
T73

Hemställan

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Västerdalsbanan bör föras till stomnätet och att den för en marknadsanpassning av trafiken nödvändiga investeringen bör genomföras snarast.

Stockholm den 1 februari 1988

Ove Karlsson (s)

Bo Södersten (s)

Irène Vestlund (s)

Leo Persson (s)

Inger Hestvik (s)

Bengt-Ola Rytta (s)