

Trafikutskottets betänkande

1988/89:TU16

Järnvägstrafik



1988/89:
TU16

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet med ett undantag, regeringens förslag till medelsanvisningar för nästa budgetår.

Förslagen innebär bl. a. att

- 2 595 milj. kr. anvisas för drift och vidmakthållande av statliga järnvägar,
- 583,3 milj. kr. anvisas för nyinvesteringar i stomjärnvägar,
- 583,8 milj. kr. anvisas för köp av olönsam persontrafik,
- 97,7 milj. kr. anvisas för driftbidrag till trafikhuvudmännen,
- 455 milj. kr. anvisas för utveckling av godstrafik.

Utskottet föreslår att riksdagen under ett särskilt anslag anvisar 65 milj. kr. för investeringar på västkustbanan, vilket innebär 40 milj. kr. mer än vad regeringen föreslagit. Utskottet anser att medlen skall användas för dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Göteborg – Kungälv under förutsättning att de lokala och regionala intressenterna i Göteborgsregionen tillsammans bidrar med en tredjedel av kostnaderna för denna utbyggnad. Om de lokala och regionala intressenterna inte går med på detta bör enligt utskottets mening de anvisade medlen få användas för investeringar på andra delar av västkustbanan.

Utskottet anser att riksdagen bör ge regeringen till känna att handläggningsordningen för statens upphandling av olönsam järnvägstrafik bör ändras.

Ett stort antal motioner har behandlats som avser utbyggnad och upprustning av skilda bandelar samt förbättring av SJ:s service i fråga om tidtabeller, vagnmateriel m. m. Utskottet avstyrker dessa motioner med hänvisning till att banverket beslutar om investeringar på stamnätet och länsstyrelserna om investeringar på länsjärnvägarna. Utskottet framhåller vidare att riksdagen och regeringen inte bör ha synpunkter på frågor om tågstopp, tågtidtabeller, priser, vagnmateriel och andra servicefrågor.

Med anledning av utskottets ställningstagande har 57 reservationer och 6 särskilda yttranden avgivits.

Regeringen föreslår i proposition 1988/89: 100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt D. Järnvägstrafik (s. 74—112) samt punkterna H6. och H7. (s. 174—175)

1. att riksdagen godkänner den av föredragande departementschefen föreslagna ramen för banverkets upplåning i riksgäldskontoret år 1990,

2. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen har förordat om mål för statens järnvägar,

3. att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om vilka regler som skall gälla för statens järnvägars borgensåtaganden,

4. att riksdagen till Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 2 595 000 000 kr. (punkt D1.),

5. att riksdagen godkänner att en kostnadsram på 2 698 000 000 kr. för drift och vidmakthållande beräknas för kalenderåret 1990 (punkt D1.),

6. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 583 300 000 kr. (punkt D2.),

7. att riksdagen godkänner att en investeringsram på 605 500 000 kr. anvisas för investeringar i stomjärnvägar för kalenderåret 1990 (punkt D2.),

8. att riksdagen till Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 94 000 000 kr. (punkt D3.),

9. att riksdagen till Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 25 000 000 kr. (punkt D4.),

10. att riksdagen till Järnvägsinspektionen för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 10 300 000 kr. (punkt D5.),

11. att riksdagen godkänner en kostnadsram för järnvägsinspektionen på 10 600 000 kr. för kalenderåret 1990 (punkt D5.),

12. att riksdagen till Banverket: Försvarsuppgifter för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 42 400 000 kr. (punkt D6.),

13. att riksdagen till Banverket: Omlokiseringskostnader för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 18 000 000 kr. (punkt D7.),

14. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 455 000 000 kr. (punkt D8.),

15. att riksdagen godkänner att statens järnvägar tillförs utdelning från AB Swedcarrier i enlighet med vad föredragande departementschefen har anfört (punkt D9.),

16. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr. (punkt D9.),

17. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 583 800 000 kr. (punkt H6.),

18. att riksdagen till Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 97 650 000 kr. (punkt H7.).

19. att riksdagen bemyndigar regeringen att för budgetåret 1989/90 vid behov omfördela medel mellan anslagen H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg och H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg (punkt H7).

Motionerna

1988/89:T202 av Pär Granstedt och Karin Söder (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Arlanda,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en fjärrtågsstation vid norra stambanan,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Svealandsbanan och en upprustning av Södertälje södra,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelse till Kapellskär.

1988/89:T205 av Bo Lundgren m. fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiken mellan Kristianstad och Hässleholm,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen i övrigt anförts om den spårbundna trafiken.

1988/89:T206 av Ingbritt Irhammar och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare resurser till västkustbanan i syfte att påskynda dubbelspår längs hela sträckan,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av en tunnel genom Hallandsåsen.

1988/89:T209 av Ylva Annerstedt m. fl. (fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A408 (fp) anförts om behov av fortsatt utbyggnad av spårbunden trafik i Stockholms län, även efter att nu påbörjade projekt är färdiga.

1988/89:T210 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behov av ökade järnvägspolitiska insatser för att behålla och utveckla Kalmar läns samtliga järnvägslinjer.

1988/89:T211 av Margareta Winberg m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en sammanslagning av vägverket och banverket.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en företagsekonomisk kalkyl för en utbyggnad av järnvägen.

1988/89:T215 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägens roll i det framtida transportsystemet,

10. att riksdagen beslutar att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas på en omfattning om 40 miljarder kronor fram till år 2000 varvid finansiering söks enligt de riktlinjer som angetts i motionen, samt att planeringen föreläggs riksdagen,

11. att riksdagen beslutar öka anslaget D4. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar med 147 milj. kr. för fortsatt dubbelspårsutbyggnad på Väst kustbanan,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Bohusbanan,

13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om banan Boden – Haparanda,

14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om banverkets taxesättning i förhållande till länshuvudmännen,

15. att riksdagen beslutar att driftmedel som tillförs länshuvudmännen för järnvägstrafik endast skall få användas för detta ändamål,

16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Inlandsbanan med bibanor,

17. att riksdagen beslutar att en eventuell framtida flyttning av bana mellan stomnätet och kompletteringsnätet skall ske genom riksdagsbeslut,

18. att riksdagen beslutar öka anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på tåg med 70 milj. kr. i enlighet med vad som anförts i motionen,

19. att riksdagen beslutar öka anslaget H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg med 7 milj. kr.,

20. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av kombitrafik och utveckling av terminaler i hela järnvägsnätet,

21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vagnlasttrafik och industrispår.

1988/89:T216 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas

2. att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad i motion 1988/89:Fö503 (c) anförts om järnvägsnätets roll ur totalförsvarssynpunkt.

1988/89:T217 (delvis) av Ulla Tillander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:Jo217 (c) anförts om kommunikationerna i Malmöhus län.

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den spårbundna trafiken.

1988/89:T219 av Kerstin Ekman m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en plan för utbyggnad av pendeltågstrafiken in mot Göteborg.

1988/89:T223 av Claes Roxbergh m. fl. (mp) vari yrkas

7. att riksdagen beslutar att SJ åter ska göras till ett renodlat järnvägsföretag genom att SJ:s buss- och åkeriverksamhet säljs ut.

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett utvecklingsprogram för regionaltrafik på länsjärnvägarna bör genomföras under en femårsperiod med statligt stöd,

9. att riksdagen hos regeringen begär att banverket får i uppdrag att se över banavgifterna enligt vad som angivits i motionen,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontågstrafiken bör återupptas vid många järnvägsstationer så att det åtminstone finns en järnvägsstation i varje kommun genom vilken järnvägen passerar,

11. att riksdagen beslutar att banan Sundsvall – Långsele skall överföras till stombanenätet och att i samband därmed en särskild persontrafiksatsning skall genomföras enligt vad som angivits i motionen,

12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att snabbtåg skyndsamt bör inrättas på sträckan Stockholm – Sundsvall,

13. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt banverket

a) att utredning och projektering av en förlängd ostkustbana över Örnsköldsvik, Umeå, Piteå och Luleå med snabbtågsstandard, skyndsamt genomförs,

b) att en ny ostkustbana i södra Sverige från Norrköping till Västervik, Kalmar och Karlskrona skyndsamt utreds och projekteras,

c) att projektering av Svealands- och Götalandsbanorna skyndsamt påbörjas,

d) att även projektering av en utbyggd Västerdalbana till Sälen skyndsamt påbörjas,

14. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt banverket

a) att bygga ut västkustbanan till tvåspårighet mellan Malmö och Uddevalla, och att bygga ut Bohusbanan vidare hela vägen till Oslo,

b) att även i övrigt bygga ut den spårbundna trafiken i Västsverige,

c) att börja bygga ut Mälarbanan,

15. att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt banverket att elektrifiera och även i övrigt förbättra järnvägsbanorna Nässjö – Oskarshamn, Karlskrona – Kristianstad (Blekinge kustbana) och Malmö – Ystad,

17. att riksdagen beslutar att göra Dellenbanan till en särskild försöksjärnväg enligt vad som angivits i motionen,

18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att särskilda lågprissatsningar för persontrafik per järnväg bör genomföras enligt vad som angivits i motionen.

1988/89:T224 av Hans Lindblad (fp) vari yrkas

1988/89:TU16

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A437 (fp) anförts om utvecklingen av järnvägstrafik i nedre Norrland.

1988/89:T226 av Kjell Ericsson och Jan Hyttring (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Inlandsbanan,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningsbehovet av järnvägen Svanskog—Åmål,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningsbehovet av NKIJ-banan.

1988/89:T228 av Kjell Ericsson m. fl. (c,m,fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre kommunikationer för Värmland i samband med investeringar i Svealandsbanan och Mäljarbanan, Karlstad—Kil—Göteborg samt Karlstad—Charlottenberg—Oslo,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kostnadsansvaret för pendeltrafiken inom Värmland.

1988/89:T229 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljövänlig trafiksäker arbetspendling på korta och långa sträckor,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om länshuvudmännens förutsättningar att ta över ansvaret för regionalpolitiskt motiverad persontrafik på stomjärnvägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nedläggningen av NKIJ-järnvägen.

1988/89:T230 av Ulla Johansson m. fl. (s) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av investeringar i järnvägen Göteborg—Kalmar/Karlskrona,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särbehandling av länstrafik på stomjärnvägar.

1988/89:T231 av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (båda fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fullständig utbyggnad av Svealandsbanan och Mäljarbanan,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Hallsberg som mellansvensk terminal för godstransporter.

1988/89:T232 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna om behovet av en revidering av SJ:s taxepolitik för att uppnå en utjämning i regionalpolitiskt syfte,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att sovvagns-
trafiken till övre Norrland garanteras av staten och därmed även sovvagns-
trafik till Lycksele,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatt upprustning av stambanan norr om Ånge.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tvärbanornas betydelse för den regionala utvecklingen inte minst för transport av tungt gods,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet att sträckan Vännäs – Umeå tillförs stomnätet.

1988/89:T234 av Kenth Skårvik m. fl. (fp) vari yrkas

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens upphandling av järnvägstrafik,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förändring av affärsverket SJ till aktiebolag.

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privatfinansiering av Arlandabanan,

7. att riksdagen beslutar anslå 50 milj. kr. till Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar (anslag D4.),

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheter för banverket att lånefinansiera nyinvesteringar i järnvägar,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avyttring av Swedcarriers dotterbolag.

1988/89:T235 av Claes Roxbergh m. fl. (mp) vari yrkas

7. att riksdagen ökar anslaget D1. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar till 3 015 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 420 000 000 kr.,

8. att riksdagen ökar anslaget D2. Nyinvesteringar i stomjärnvägar till 2 083 300 000 kr., vilket innebär en ökning med 1 500 000 000 kr.,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om viss samordning av anslagen D1., D2. och B4.,

10. att riksdagen ökar anslaget D8. Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik till 655 000 000 kr., vilket innebär en ökning med 200 000 000 kr.,

11. att riksdagen ökar anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg till 883 800 000 kr., vilket innebär en ökning med 300 000 000 kr.

1988/89:T240 av Arne Kjörnsberg m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nya finansieringsformer för bannätet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att i kommande års budgetarbeten pröva väsentligt höjda anslag till olösam persontrafik på järnväg.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1988/89:Jo864 (s).

1988/89:T242 av Kjell-Arne Welin m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägarnas utnyttjande i Skåne,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstunnel genom Hallandsåsen, 1988/89:TL
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regional godsterminal i Hässleholm.

1988/89:T243 av Görel Bohlin m. fl. (m) vari yrkas

4. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att möjligheterna till privat finansiering bör tas tillvara som ett sätt att genomföra angelägna projekt, såväl väg- som spårprojekt,

5. (delvis) att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att underlätta trafikarbetet i Stockholmsregionen.

1988/89:T245 av Anders Castberger och Elver Jonsson (båda fp) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A466 (fp) anförts om vikten av satsningar på såväl stomjärnvägarna som ett pendeltågsnät med stationer.

1988/89:T247 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kvinnornas behov av en utbyggd kollektivtrafik,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Blekinge kustbana skall tillhöra stomjärnvägsnätet samt rustas upp i enlighet med detta,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i övrigt i motionen anförts om de ytterligare banor som skall garanteras utveckling genom att tillhöra stomjärnvägsnätet,

4. att riksdagen i enlighet med vad som i motionen anförts beslutar om insatser för att bibehålla och utveckla Västkustbanan, Bohusbanan, Västerdalsbanan, Frykdalsbanan, en förlängd och kompletterad Inlandsbana,

5. att riksdagen beslutar att de satsningar som i motionen anförts om järnvägstrafiken i övrigt skall inrymmas i det handlingsprogram som bl. a. banverket skall presentera före utgången av 1989.

1988/89:T248 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen till anslaget D8. Ersättning till SJ för utveckling av godstrafik för budgetåret 1989/90 anslår 425 milj. kr.,

5. att riksdagen till anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1989/90 anslår 483,8 milj. kr.

1988/89:T250 av Margareta Winberg m. fl. (s) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på järnvägar i Jämtlands län.

1988/89:T251 av Margareta Fogelberg och andre vice talman Christer Eirefelt (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om övergång från landsvägs- till järnvägstransport av containers i transittrafik,

2. att riksdagen beslutar anslå 50 milj. kr. till Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar (anslag D4.).

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheter för banverket att lånefinansiera nyinvesteringar i järnvägar. 1988/89:TU16

1988/89:T254 av Filip Fridolfsson m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1988/89:A483 (m) anförts om Svealandsbanan, Mäljarbanan och Arlanda-banan.

1988/89:T256 av Barbro Sandberg och Håkan Holmberg (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tågstopp i Skutskär och Bålsta,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av upprustning av järnvägen Hargshamn – Örbyhus.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1988/89:A487 (fp).

1988/89:T258 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att järnvägen ges en prioriterad ställning i trafiksystemet, samt får en politiskt och fackmässigt orienterad ledning,

12. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att påbörja ett program för industrispårbygge och vagnslasttrafik,

13. att riksdagen beslutar anslå under punkterna D1., D2. samt D8. ett med 40 % förhöjt belopp i förhållande till regeringens förslag,

14. att riksdagen beslutar anslå under punkt D4.,
200 000 000 kr. utöver regeringens förslag,

15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att avyttring av SJ-verkstäder m. m. ej bör ske,

19. att riksdagen beslutar öka, i förhållande till regeringens förslag, anslagen under rubrik H6. samt H7.

1988/89:T413 (delvis) av Erik Holmkvist (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att komma till rätta med bil- och tågpkörningar av ren i Norrbottens län.

1988/89:T501 av Ingbritt Irhammar och Karl Erik Olsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på järnvägstrafiken,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förnyade förhandlingar mellan SJ och transportrådet som bör leda till att de tolv nedläggningsdrabbade dagturer på Kristianstads – Hässleholmsbanan kan räddas.

1988/89:T502 av Birgitta Hambræus m. fl. (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tågtrafikens fördelar ut miljö-, hälso-, energi-, säkerhets- och bekvämlighetssynpunkt,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny bedömningsgrund för banverkets investeringar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om låga avgifter för att utnyttja rälsen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre samordning av tågtider,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafiken Borlänge—Mora också i framtiden skall drivas i SJ:s regi,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafiken Storlien—Östersund också i framtiden skall drivas i SJ:s regi,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att trafiken Gävle—Borlänge—Frövi också i framtiden skall drivas i SJ:s regi,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av Västerdalsbanan,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om återupptagandet av persontrafiken Mora—Älvdalen,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Inlandsbanan också i framtiden skall tillhöra stomnätet.

11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av och återupptagande av persontrafiken på Bollnäsbanan,

12. att riksdagen beslutar att statsbidrag i samband med överlåtelse av tågtrafik endast får användas till tåg.

1988/89:T503 av Nils Nordh m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikföring på linjen Nässjö—Jönköping—Falköping under trafikåret 1989/90.

1988/89:T504 av Bruno Poromaa (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att påskynda upprustningen av Malmabanans södra omlopp.

1988/89:T505 av Maud Björnemalm m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att projekten Mälarbanan och Svealandsbanan fullföljs i sin helhet.

1988/89:T506 av Karl-Erik Persson m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar om upprustning av Mälarbanan,

2. att riksdagen beslutar att återuppta persontrafik på sträckan Ställalen—Kil.

1988/89:T507 av Iris Mårtensson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tillräckliga resurser till banverket för att stödja länstrafiksatsningar i tågtrafiken.

1988/89:T508 av Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att tidigarelägga medel ur tiomiljarderanslaget för investeringar i Mälarbanan.

1988/89:TU16

1988/89:T509 av Evert Svensson m. fl. (s,m,fp,c,vpk,mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge.

1988/89:T510 av Lennart Brunander (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om pendeltrafik Borås—Göteborg,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en Götalandsbana,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontrafiken på bansträckningen Vänersborg—Borås—Varberg,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av persontransporter på banan "Kust till Kust", Göteborg—Borås—Karlskrona—Kalmar,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ökade godstransporter på järnväg i Västsverige,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en ny prispolitik hos SJ.

1988/89:T511 av Ingvar Johnsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägen Göteborg—Mellerud—Kornsjö bör rustas upp.

1988/89:T512 av Åke Selberg m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av järnvägstrafiken i norra Sverige.

1988/89:T513 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om en Arlandabana att, i enlighet med vad i motionen anförts, helt eller delvis finansieras av näringslivet.

1988/89:T514 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att hänföra sträckan Åkers Styckebruk—Strängnäs till stomjärnvägsnätet.

1988/89:T515 av Ulla-Britt Åbark m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatt utbyggnad av Västkustbanan till dubbelspår.

1988/89:T516 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utredning av Norge—Vänerlänken.

1988/89:T517 av Sigge Godin m. fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabb utbyggnad och upprustning av sovvagnstrafiken på Norrland.

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att frågan om pendeltågstrafik inom Skaraborgs län utreds,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att lämpliga pendeltågslinjer i Skaraborgs län skall vara:
 - a) Falköping—Jönköping—Nässjö,
 - b) Skövde—Hallsberg,
 - c) Skövde—Alingsås,
 - d) Lidköping—Skara—Skövde—Karlsborg,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att pendeltågstrafiken skall upprätthållas så att tågen stannar vid de småstationer som finns längs bansträckningen eller åtminstone en gång per kommun som banan passerar,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att pendeltågstrafiken upprätthålls från tidig morgon till sen kväll med minst avgång en gång per timme under veckans alla dagar.

1988/89:T519 av Carl Frick (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontrafiken på banan mellan Skövde och Karlsborg skall återupptas, att detta bör ske efter en upprustning av banan så att ASEAs X10-tåg kan användas, att tidtabeller skall anpassas till tågen på järnvägen mellan Stockholm och Göteborg samt att anpassning av tidtabeller skall ske till de skiftgående på resp. orts industrier och vårdinrättningar.

1988/89:T520 av Isa Halvarsson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om NKIJ-banans framtid.

1988/89:T521 av Karin Israelsson och Stina Eliasson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utnämning av inlandsbanan till nationaljärnväg.

1988/89:T522 av Sven-Erik Alkemark m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en bibehållen trafik på kust till kustbanan samt om fortsatt upprustning av bana och material.

1988/89:T523 av Carl Frick (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att förutsättningarna för en järnväg mellan Lidköping och Skövde skall utredas,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att en järnväg Lidköping—Skövde skall ha tidtabeller som ger goda anslutningar till tågen utmed järnvägen mellan Stockholm och Göteborg samt Kinnekullebanan,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att denna järnväg skall kunna bli en viktig godstrafikled.

1988/89:T524 av Görel Thurdin och Martin Olsson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontrafiken i Norrland,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om godstrafiken i Norrland,

3. att riksdagen beslutar att tillföra banverket 300 milj. kr. för iordningställande av banan Stockholm – Sundsvall för snabbtåg,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om underhåll av bandelen Sundsvall – Härnösand – Långsele.

1988/89:T525 av Ulla Samuelsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ombyggnad av järnvägsbanken och elektrifiering av järnvägen på sträckan Nykroppa – Kristinehamn.

1988/89:T526 av Ingrid Hasselström Nyvall och Charlotte Branting (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om betydelsen av och satsningen på järnvägslinjen Kalmar/ Karlskrona – Göteborg,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägslinjen Växjö – Alvesta.

1988/89:T527 av Per-Ola Eriksson m. fl. (c,m,fp,vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inlandsbanans och tvärbanornas betydelse för den regionala utvecklingen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikavgifterna på inlandsbanan och tvärbanorna,

3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begär förslag om ett program för lägre trafikavgifter på inlandsbanan och tvärbanorna i enlighet med vad i motionen anförts,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett regionalpolitiskt investeringsprogram för upprustning av inlandsbanan och tvärbanorna samt tåg- och vagnmaterial i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T528 av Barbro Sandberg (fp) och Rosa Östh (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tågstopp i Uppsala län,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av viss järnvägssträcka.

1988/89:T529 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om en samlad lösning av Göteborgsregionens framtida järnvägsfrågor som både medger en stark utveckling av den inomregionala trafiken och tillgodoser den nationella och internationella trafikens långsiktiga behov.

1988/89:T530 av Birger Andersson och Rosa Östh (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till finansiering och utbyggnad av en Mälarbana i enlighet med vad i motionen anförts.

1988/89:T531 av Bo Finnkvist m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt järnvägstrafik på NKIJ-banan.

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägen till och från Hargshamn införs i stomnätet,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att synpunkterna på medelstilldelning skall beaktas i den kommande investeringsplaneringen.

1988/89:T533 av Berndt Ekholm m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att en särskild utredningsman utses för Götalandsbanan,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att den i yrkande 1 föreslagna utredningen får pröva olika finansieringsformer,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Götalandsbanan prövas ingå i långsiktssplanen 1991 – 2000 för stombjärnvägsnätet.

1988/89:T534 av Hans Gustafsson m. fl. (s,m,c,vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att någon omklassificering av Blekinge kustbana icke får ske förrän banan rustats upp till modern standard.

1988/89:T535 av Marianne Andersson m. fl. (c,s,m,mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tåguppehåll i Vårgårda,
2. att riksdagen – därest yrkande 1 avslås – som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s och banverkets ansvar för matartrafik till snabbtågen.

1988/89:T536 av Kaj Nilsson (mp) vari yrkas

1. att riksdagen ger regeringen till känna att stombanan Kristianstad – Hässleholm bibehålls i oförändrad omfattning,
2. att riksdagen ger regeringen till känna att kustbanan Kristianstad – Karlskrona i Blekinge elektrifieras.

1988/89:T537 av Kenth Skårvik och Ingela Mårtensson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att banverket snarast tillförs medel för att kunna fortsätta ombyggnaden av Västskustbanan till dubbelspårig järnväg.

1988/89:T538 av Ragnhild Pohanka (mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar behålla följande järnvägssträckor i stomnätet: Borlänge – Mora, Borlänge – Malung, Borlänge – Gävle,
2. att riksdagen beslutar att sträckan Borlänge – Sälen skall byggas ut sista sträckan och elektrifieras i hela sin sträckning,
3. att riksdagen beslutar att sträckan Sälen – Särna – Idre skall byggas ut i en andra etapp,
4. att riksdagen beslutar att sträckan Mora – Älvdalen skall utnyttjas även för persontrafik,
5. att riksdagen beslutar att banan Mora – Vansbro – Lesjöfors åter skall sättas in i järnvägsnätet.

1988/89:T539 av Hans Nyhage och Rolf Dahlberg (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om möjligheten att återuppbygga Sveriges första egentillverkade lok "Förstlingen". 1988/89:TU16

1988/89:T540 av Karin Starrin och Gunnar Björk (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett forskningsprojekt inom järnvägssektorn.

1988/89:T541 av Karin Starrin och Stina Eliasson (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ytterligare en dubbeltur längs norra stambanan,
2. att riksdagen hos regeringen begär en utredning om snabbtåg längs norra stambanan.

1988/89:T542 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till utvecklingsplan för miljövänliga och trafiksäkra godstransporter med bl. a. följande innehåll:

- a) elektrifiering av industri- och stickspår i industriområden med stora godsflöden,
- b) nyanläggning av industrispår,
- c) utveckling av nya gasdrivna växellok.

1988/89:T543 av Bertil Måbrink och Viola Claesson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att göra bandelen Hudiksvall – Ljusdal (Dellenbanan) till frijärnväg.

1988/89:T544 av Stina Gustavsson (c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av fortsatta satsningar på "Kust till kustbana",
2. att riksdagen beslutar ändra statsbidragsreglerna till förmån för kortväga järnvägstrafik på stomjärnvägsnätet.

1988/89:T545 av Ivar Franzén m. fl. (c,m,fp,mp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att utvidga banverkets upplåningsrätt hos riksgäldskontoret för budgetåret 1989/90 med 147 milj. kr. till totalt 1 357 milj. kr. under förutsättning att pengarna investeras i Västkustbanans utbyggnad till dubbelspår,
2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägslinjen Halmstad – Nässjö.

1988/89:T546 av Ulla Tillander och Rune Thorn (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av investeringsmedel för utbyggnad av västkustbanan,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Landskronas anslutning till Västkustbanan.

1988/89:T547 av Ragnhild Pohanka (mp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att banverket bör överta ansvaret för underhåll och breddning när det gäller järnvägssträckan Deje – Hagfors,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ eller NKIJ bör ha ansvaret för trafiken. 1988/89:TU16

1988/89:T548 av Per Gahrton (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ett alternativ med fyra spår längs befintlig bansträckning söderut från Stockholm för höghastighetståg i stället för Grödingebana, bör utredas.

1988/89:T549 av Rune Thorn m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen tar initiativ till en samlad lösning av järnvägsfrågorna i Väst-sverige med tillgodoseende av såväl internationella, som nationella och regionala behov.

1988/89:T550 av Ingbritt Irhammar m. fl. (c,s,m,mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bibehållande av järnvägsturer på Väst kustbanan sträckan Båstad – Ängelholm – Åstorp – Malmö/Lund.

1988/89:T551 av Elver Jonsson och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utbyggnad av pendeltågstrafiken till Herrljunga,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om möjligheten till tågstopp för pendeltågstrafik i Vårgårda.

1988/89:T552 av Jan Jennehag (vpk) och Roy Ottosson (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Ådalsbanans utveckling.

1988/89:T553 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till principbeslut om hur trafiken i Västerdalälvens dalgång skall byggas ut i framtiden, och då i första hand om en ny järnväg skall byggas eller om en upprustning av vägnätet skall prioriteras.

1988/89:T554 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att banverket bör få rätt att ta upp lån på den öppna marknaden även för investeringar i bananläggningar, samt att lånen skall få finansieras genom förhöjda avgifter på de bandelar vilka finansierats med dessa lån.

1988/89:T555 av Karin Starrin (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att använda del av utvecklingsbidraget till vad som anförts i motionen.

1988/89:T556 av Hans Leghammar och Kent Lundgren (båda mp) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen tillsätter en utredning med uppgift att verka enligt vad i motionen anförts.

1988/89:T557 av Sven-Olof Petersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bättre järnvägstransporter på järnvägslinjen Karlskrona/Kalmar – Alvesta – Göteborg.

1988/89:T558 av Marianne Andersson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av järnvägen Uddevalla – Herrljunga – Borås.

1988/89:TU16

1988/89:T560 av Kaj Nilsson (mp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att konsekvenserna av och kostnaderna för en ny bansträckning och ett nytt stationsbygge inom Ängelholms kommun bör utredas.

1988/89:T562 av Bo Forslund m. fl. (s,m,fp,c,vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyndsamt inrättande av en snabbtågsförbindelse mellan Sundsvall och Stockholm.

1988/89:T563 av Görel Thurdin m. fl. (c,m,fp,vpk,mp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en parlamentarisk utredning som får i uppdrag att utreda en Ostkustbana med sträckning efter Norrlandskusten mellan Sundsvall och Luleå.

1988/89:T564 av Leif Marklund och Roland Brännström (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en omprövning av SJ:s banavgifter.

1988/89:T565 av Sven Lundberg m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att de tåg som skall ställas till länstrafikhuvudmännens förfogande för trafik på elektrifierade banor bör vara eldrivna,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att länstrafikhuvudmännen bör ges möjlighet att välja mellan vagnmateriel eller bidrag motsvarande den kapitalkostnad SJ tidigare fått ersättning från staten för.

1988/89:T916 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar om statsbidrag till kollektivtrafiksatsningar i Dalarna.

1988/89:A465 av Anna Wohlin-Andersson och Roland Larsson (båda c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att godsbanan Mjölby – Väderstad skall rustas upp och vara kvar i drift så länge kommunen så önskar.

1988 års trafikpolitiska beslut

1988 års trafikpolitiska beslut syftade bl. a. till att skapa förutsättningar för järnvägen att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. En rad åtgärder vidtogs som syftar till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Statens järnvägar delades upp i ett affärsverk (SJ) med ansvar för tågtrafiken och ett banverk med ansvar för infrastrukturen. En "vägtrafikmodell" infördes vilket innebär att SJ och andra trafikutövare skall betala avgifter för utnyttjandet av bannätet. Investeringsplaneringen av infrastrukturen skall ha en samhällsekonomisk

inriktning. Järnvägsnätet har delats upp i ett nät av stomjärnvägar och länsjärnvägar. Trafikhuvudmännen får trafikeringsrätten för persontrafik på länsjärnvägarna. Staten skall köpa sådan interregional persontrafik på stomnätet som är regionalpolitiskt önskvärd men som inte kommer till stånd på företagsekonomiska grunder. SJ skall koncentrera sin affärsverksamhet till järnvägstrafiken och rekonstrueras ekonomiskt för att därigenom ges förutsättningar som tryggar en konkurrenskraftig framtida utveckling. SJ skall av egen kraft förbättra sitt resultat med minst 1 miljard kronor fram till år 1992. 1988/89:TU16

Utskottet

1 Mål för järnvägspolitiken m. m.

I motion T215 (c) framhålls, beträffande *målen för järnvägspolitiken*, att en samhällsekonomiskt underbyggd upprustning av spårbunden trafik radikalt skulle förbättra järnvägens konkurrenskraft för både passagerare och gods. Målsättningen bör vara att öka SJ:s persontrafik med minst 20–25 % och att minst 25–35 % av godstrafiken på väg skall styras över till järnväg.

I motion T258 (vpk) framhålls att järnvägen måste gynnas på bekostnad av sina konkurrenter (vägtrafik, luftfart). Den måste därför enligt motionsnärarna ges en positiv särbehandling när det gäller resurstilldelning.

I motion T502 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om tågtrafikens fördelar ur miljö-, hälso-, energi-, säkerhets- och bekvämlighetssynpunkt. Vidare framhålls i motionen att dessa fördelar borde vägas in då banverket gör en samhällsekonomisk bedömning av olika järnvägsprojekt.

Som framgår av den tidigare redovisningen var en av utgångspunkterna för 1988 års trafikpolitiska beslut att järnvägen rätt utnyttjad är ett miljövänligt och energisnålt masstransportmedel som har en viktig roll att spela i framtidens trafiksystem. En rad åtgärder beslutades som syftar till att stärka järnvägens konkurrenskraft. Det gäller såväl organisatoriska förändringar som betydande ekonomiska avlastningar. Utskottet som förutsätter att såväl person- som godstrafiken kommer att utvecklas positivt som en följd av dessa åtgärder är dock inte berett att fastlägga några bestämda mål om hur mycket denna trafik skall öka. Beträffande kombi- trafik är dock målsättningen enligt budgetpropositionen att den år 2000 skall uppgå till 10 miljoner ton per år. Utskottet vill vidare framhålla att de fördelar som järnvägen har enligt motion T502 (c) beaktas då banverket gör sina samhällsekonomiska bedömningar av olika investeringsprojekt.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

I motion T258 (vpk) framhålls också att regering och riksdag måste utöva en kontinuerlig ledning över järnvägssystemet och inte undandra sig sitt ansvar genom bolagisering och utförsäljningar. Vidare anförts i motionen

att järnvägens ledning inte skall vara kommersiell utan politisk och facklig, eftersom endast en *politisk ledning av järnvägen* kan mobilisera tillräckligt med stöd bland allmänhet och organisationer. Motionärerna framhåller också att arbetet på att åter göra järnvägen till en sammanhållen enhet omedelbart måste påbörjas.

I motion T247 (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att *en satsning på järnvägen också är en satsning på kvinnorna*. Enligt motionärerna är det kvinnorna som tar tåget och männen bilen.

Det trafikpolitiska beslutet innebar att statens järnvägar delades upp i ett banverk och ett affärsverk (SJ) med ansvar för trafiken. Banverket skall vid sina investeringsbeslut göra samhällsekonomiska bedömningar. I banverkets styrelse ingår också representanter för politiska partier. SJ skall däremot drivas efter företagsekonomiska principer. Enligt utskottets mening är denna ansvarsfördelning en nödvändig förutsättning för att SJ skall kunna utvecklas till ett modernt, effektivt och kundinriktat trafikföretag. Utskottet som förutsätter att regeringen vid rekonstruktionsperiodens slut år 1992 bl. a. kommer att utvärdera nu genomförda organisationsförändringar avstyrker med det anförda yrkandet i motion T258 (vpk) i nu behandlade delar.

Den förstärkning av järnvägens konkurrenskraft som det trafikpolitiska beslutet innebär kommer självfallet många kvinnor till godo. Något särskilt uttalande om detta från riksdagens sida anser utskottet inte erforderligt. Motion T247 (vpk) avstyrks därför i denna del.

I motion T234 (fp) framhålls att *SJ måste utformas som ett aktiebolag*.

Utskottet är, mindre än ett år efter det att riksdagen beslutat om en uppdelning av statens järnvägar i ett banverk med ansvar för infrastrukturen och ett affärsverk (SJ) med ansvar för trafiken, inte berett föreslå riksdagen att omvandla SJ till ett aktiebolag. Motionsyrkandet avstyrks därför.

I motion T211 (s) yrkas att riksdagen uttalar sig för att en *sammanslagning av vägverket och banverket* övervägs.

Organisationskommittén för inrättande av statens banverk skulle enligt sina direktiv pröva för- och nackdelar med en sammanslagning mellan banverket och vägverket (Dir. 1987: 52). Kommittén framhöll i sin rapport att det inte går att förena ambitionerna om nysatsningar inom järnvägen, bevarad effektivitet och drägliga arbetsförhållanden för personalen med ytterligare förändringar av banverkets struktur och organisation utöver den beslutade – och världsunika – *delningen mellan trafikföretag och infrastrukturhållare* och den förestående omlokaliseringen till Borlänge.

Utskottet anser, bl. a. med hänvisning till organisationskommitténs utlåtande, att frågan om en sammanslagning av vägverket och banverket inte nu bör aktualiseras. Motionen avstyrks därför av utskottet.

I motion T215 (c) yrkas att *Bohusbanan och banan Boden—Haparanda* förs över till stomnätet med syfte att knyta samman det nordiska järnvägsnätet.

I motion T247 (vpk) yrkas att *Bohusbanan, Västerdalsbanan och Frykdalsbanan* förs till stomnätet.

I motion T223 (mp) yrkas att banan *Sundsvall—Långsele* överförs till stomnätet.

I motion T532 (s) yrkas att järnvägen till och från *Hargshamn* införs i stomnätet.

I motion T514 (fp) yrkas att *sträckan Åkers Styckebruk—Strängnäs* hänförs till stomnätet.

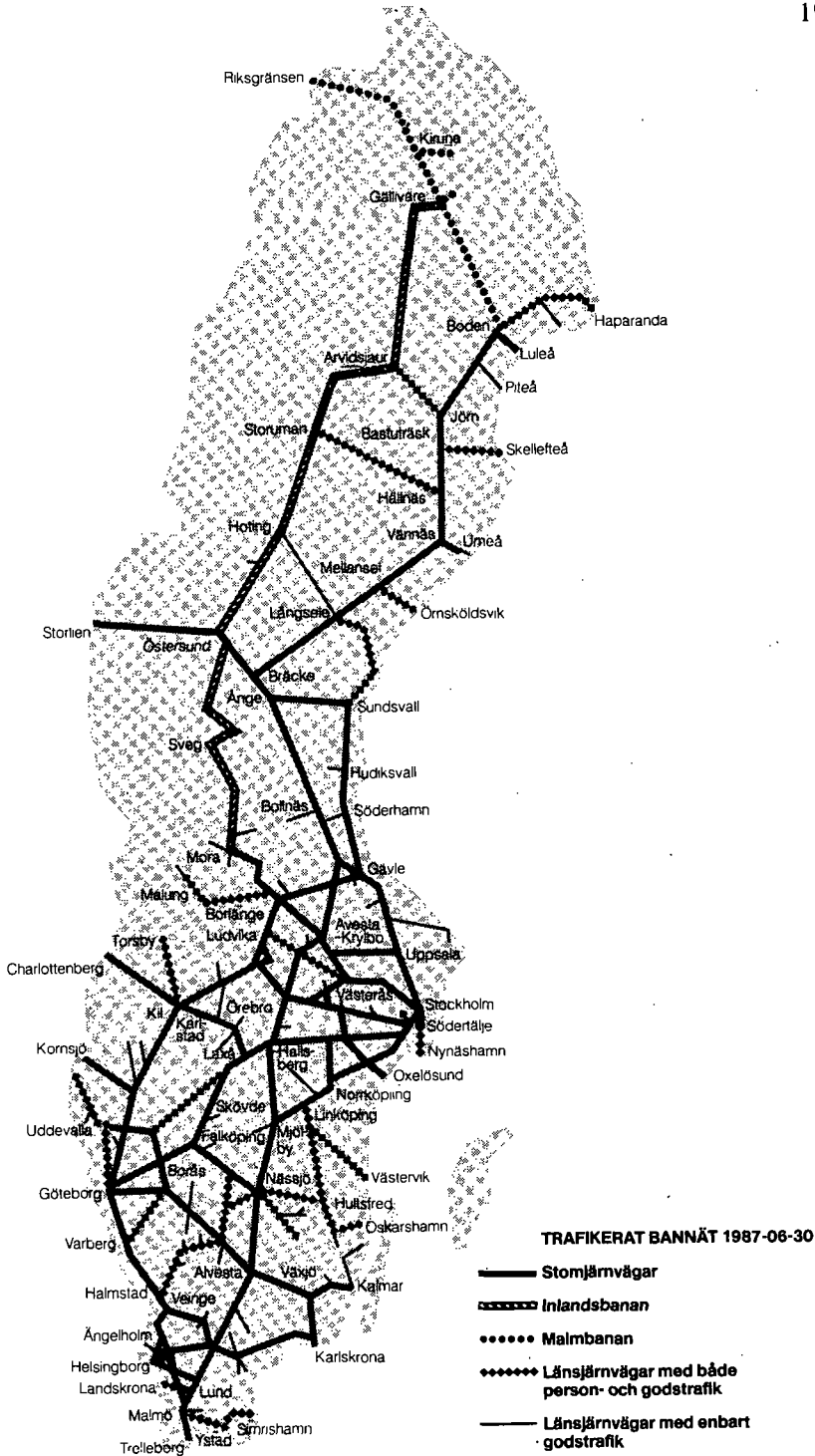
I motion T538 (mp) yrkas att riksdagen beslutar behålla *järnvägssträckorna Borlänge—Mora, Borlänge—Malung och Borlänge—Gävle* i stomnätet.

I motion T232 (fp) yrkas att riksdagen beslutar att *banan Vännäs—Umeå* även framdeles skall ingå i stomnätet.

1988 års trafikpolitiska beslut innebar att järnvägsnätet delades in i stomjärnvägar och länsjärnvägar. Till stomnätet fördes sådana banor som har person- och godstrafik som är av nationell och internationell betydelse. Vid avgränsningen av stomnätet valdes i första hand bandelar där trafikunderlaget för persontrafiken medger minst fem dagliga dubbelturer. För att få en rimlig geografisk täckning av landet fördes till detta nät även vissa banor av regionalpolitisk betydelse som har mindre trafik. I stomnätet ingår dessutom vissa sammanbindande godsbanor.

Till länsjärnvägarna fördes dels banor som har lokal och regional persontrafik och i de flesta fall även godstrafik dels ett 50-tal banor där enbart godstrafik förekommer. Till denna grupp fördes även de banor där inte längre någon trafik upprätthålls.

Indelningen av järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar framgår av bifogade karta.



Utskottet behandlade förslagen att föra Bohusbanan och bandelen Boden—Haparanda till stomnätet för ett år sedan (TU 1987/88:19). Då framhöll utskottet att det är självklart att bl.a. ett nordiskt perspektiv måste läggas på investeringsplaneringen. I detta syfte förs regelbundet diskussioner mellan såväl de nordiska regeringarna som de nordiska järnvägsföretagen. Det var därför enligt utskottets mening inte nödvändigt att föra vissa banor till stomnätet för att åstadkomma ett nordiskt samarbete på järnvägsområdet. Yrkandena avstyrktes därför av utskottet.

Utskottet som inte ändrat uppfattning i frågan avstyrker motionsyrkandena om att föra Bohusbanan och bandelen Boden—Haparanda till stomnätet.

Utskottet avstyrker även yrkandet i motion T247 (vpk) att föra Västerdalsbanan till stomnätet. Utskottet anser att trafiken på banan är av lokal och regional karaktär.

Av samma skäl avstyrks yrkandet i motion T247 (vpk) att föra Fryksdalsbanan till stomnätet.

Enligt utskottets mening är även trafiken på banan Sundsvall—Långsele av den karaktären att banan bör tillhöra länsjärnvägarna. Yrkandet i motion T223 (mp) att föra banan till stomnätet avstyrks därför.

Utskottet avstyrker även övriga yrkanden om överföring av banor från länsjärnvägsnätet till stomnätet och yrkanden om att riksdagen skall uttala att vissa banor skall kvarstå i stomnätet. Det trafikpolitiska beslutet innebär att det ankommer på banverket att i sin löpande verksamhet successivt följa upp den beslutade avgränsningen efter samråd med berörda intressenter. Beslut om stomnätets avgränsning fattas av regeringen.

I motion T215 (c) yrkas att *framtida flyttningar mellan stomnätet och länsjärnvägarna skall ske genom riksdagsbeslut.*

Som framgår av den tidigare redovisningen är det numera regeringen som beslutar om stomnätets avgränsning. Riksdagen fattade, på trafikutskottets förslag, beslut om detta så sent som i maj 1988. Utskottet som inte ändrat uppfattning i frågan avstyrker motionen i denna del.

3 Trafikavgifter för banutnyttjandet

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skall företag som driver trafik på statliga järnvägar betala avgifter för att de utnyttjar infrastrukturen. Avgifterna är uppdelade i en fast och en rörlig del. De rörliga avgifterna skall spegla de samhällsekonomiska marginalkostnaderna enligt samma grundprincip som för övriga trafikföretag. För att beräkna marginalkostnaderna har bandelarna delats in i två typer. Såsom bantyp I betecknas spåranläggningar som huvudsakligen består av skarvfritt spår med fjädrande rälsbefästning och makadamballast. Övriga spåranläggningar tillhör bantyp II. Avgifterna är högst för bantyp II.

De fasta avgifterna utgår som en årlig avgift för alla järnvägsfordon som är i trafik på liknande sätt som fordonsskatten för den tunga landsvägstrafiken. Regeringen fastställer såväl de rörliga som fasta avgifterna vilka

betalas in till statsverket. Avgifterna, som för år 1990 beräknas uppgå till ca 900 milj. kr., täcker inte statens utgifter för infrastrukturen. 1988/89:TU16

I motion T215 (c) framhålls att det är angeläget att taxan på stomlinjenätet snarast utformas i syfte att underlätta framväxten av en livskraftig spår-bunden lokal och regional trafik.

I motion T223 (mp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att banverket får i uppdrag att se över banavgifterna. Enligt motionärerna bör dessa baseras på marginalkostnaden, dvs. den extra kostnad en viss trafik förorsakar. De anser vidare att banavgifterna inte får sättas så att t. ex. motorvagnar på glest trafikerade banor drabbas av orimligt höga kostnader.

I motion T210 (c) yrkas att taxan för länshuvudmännens utnyttjande av banorna sätts till ett lågt närmast symboliskt belopp. Den får heller inte, enligt motionärerna, innehålla kvalitetsklassificeringar som innebär att de sämsta bandelarna också blir de dyraste att trafikera för länshuvud-männen.

I motion T502 (c) framhålls att det är angeläget att rälsen används så mycket som möjligt och att avgiften bör anpassas därefter.

Enligt motion T512 (s) måste de timmertransporter som går från inlandet till kusten få tillfredsställande konkurrensvillkor så att inte dessa tunga transporter förs över till landsväg. Prisberäkningarna bör därför ske enligt prizon I, dvs. samma villkor som gäller för stomlinjenätet.

I motionerna T527 (c,m,fp,vpk), T564 (s) och T232 (fp) begärs att trafikavgifterna sätts ned på inlandsbanan och tvärbanorna.

I den trafikpolitiska propositionen föreslogs att bandelarna skulle delas in i tre typer. Mot bakgrund av att detta förslag, enligt utskottets mening, skulle medföra regionalpolitiska konsekvenser som inte kunde accepteras föreslog utskottet att bantyp II skulle vara den högsta avgiftsklassen för banutnyttjandet (TU 1987/88:19). Detta blev också riksdagens beslut (rskr. 260). Utskottet förutsatte att regeringen noga skulle följa utvecklingen och vidta de korrigeringar som är nödvändiga.

Regeringen har den 23 februari 1989 uppdragit åt banverket att snarast lämna förslag till en reviderad avgiftssättning som bättre bidrar till att främja regional balans.

En stor del av banorna i skogslänen har fått avgifter som är högre än vad som gäller för landet i övrigt. Enligt utskottets mening är det bra att regeringen gett banverket i uppdrag att se över avgiftssättningen av regionalpolitiska skäl. Utskottet, som förutsätter att översynen kan genomföras skyndsamt, anser att syftet med motionsyrkandena till väsentlig del är tillgodosett. De bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

4 Anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg

I stomnätet ingår bandelar där en kommersiellt utbyggd persontrafik inte kan erbjudas. Staten genom transportrådet skall därför enligt förra årets trafikpolitiska beslut fortsättningsvis trygga sådan interregional persontra-

fik på järnväg som inte kan upprätthållas på affärsmässiga grunder men 1988/89:TU16
som har en klar regionalpolitisk betydelse.

Transportrådet och SJ träffade den 15 december 1988 ett avtal om statens upphandling av tågtrafik. För 688 milj. kr. upphandlades regionalpolitiskt viktig trafik på diverse stamjärnvägar (prop. 1988/89: 100 bil. 8 s. 79), nattåg på övre Norrland, persontrafik på inlandsbanan och malm-banan samt i princip dagens persontrafik på länsjärnvägar där inte trafik-huvudmännen ännu övertagit ansvaret.

Härutöver har transportrådet och SJ kommit överens om en rådrumsbeställning på 120 milj. kr. för att, som en övergångsåtgärd under trafik-året 1989/90, bibehålla viss tågtrafik i avvaktan på trafikhuvudmännens ställningstagande till framtida trafik. Rådrumsbeställningen finansieras genom att SJ gör en avräkning mot den avkastning som skall inlevereras till staten för år 1993.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen anvisar 583,8 milj. kr. under anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg. Avtalet mellan transportrådet och SJ förutsätter att riksdagen beviljar dessa medel.

I motionerna T215 (c), T235 (mp) och T258 (vpk) yrkas att riksdagen under anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg anvisar 70 milj. kr., 233,5 resp. 300 milj. kr. utöver regeringens förslag för att därmed undvika trafikindragningar på stamnätet. I motion T248 (m) yrkas att riksdagen anvisar 100 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslår i bud-getpropositionen.

I motion T229 (s) begärs att statens ekonomiska ramar och tillämpnings-reglerna för dessa ses över av regionalpolitiska skäl.

I motion T240 (s) framhålls att anslaget till olönsam trafik åtminstone under en övergångsperiod måste höjas väsentligt.

I motionerna T210 (c), T510 (c) och T522 (s) begärs att trafiken på banan Göteborg – Kalmar/Karlskrona åtminstone bibehålls på nuvarande nivå. Om detta inte är möjligt med nuvarande anslagsnivå, måste denna ökas enligt den förstnämnda motionen.

I motion T228 (c,m,fp) framhålls att det är statens ansvar att sköta pendeltrafiken med tåg i Värmlands län.

I motionerna T205 (m), T501 (c) och T536 (mp) riktas kritik mot att avtalet mellan transportrådet och SJ kommer att leda till trafikindragningar på bandelen Kristianstad – Hässleholm. Det begärs därför att trafiken skall upprätthållas i tillfredsställande omfattning (motion T205) resp. bibehållas på nuvarande nivå (motionerna T501 och T536).

I motion T503 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att de 4 dubbelturer på linjen Nässjö – Jönköping – Falköping som inte omfattas av avtalet skall ingå i den s. k. rådrumsbeställningen.

I motion T502 (c) framhålls att riksdagen bör upphäva rätten för transportrådet att förhandla bort trafiken på banorna Borlänge – Mora, Storlien – Östersund och Gävle – Borlänge – Frövi. Den skall enligt motionärerna också i framtiden drivas i SJ:s regi.

I motion T541 (c) yrkas att ytterligare en dubbeltur sätts in längs norra stambanan.

I motion T517 (fp) yrkas att en snabb utbyggnad och upprustning av sovvagnstrafiken på Norrland genomförs. 1988/89:TU16

I motion T232 (fp) framhålls att sovvagnstrafiken till övre Norrland och därmed även till Lycksele måste garanteras av staten.

På stomnätet förekommer interregional persontrafik som inte är lönsam. Om staten vill att sådan trafik skall tryggas skall den trafiken enligt det trafikpolitiska beslutet upphandlas av transportrådet. Utskottet anser att detta är en riktig princip. Om SJ åläggs att upprätthålla olönsam trafik utan ersättning försvårar man för SJ att agera som ett självständigt trafikföretag som skall uppfylla vissa lönsamhetskrav.

Utskottet anser att det avtal som slutits mellan staten och SJ innebär att regionalpolitiskt viktig trafik, bl. a. nattåg på övre Norrland, kunnat tryggas. Utskottet tillstyrker därför att riksdagen anvisar 583,8 milj. kr. under anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg. En begränsad indragning av trafik på stomnätet, vilket avtalet torde medföra, bör enligt utskottets mening accepteras av kostnads- och effektivitetsskäl.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

Utskottet vill beträffande *handlägningsordningen* för trafikupphandlingen på stomnätet anförda följande.

I den trafikpolitiska propositionen föreslog regeringen att riksdagen skulle anvisa 274 milj. kr. för trafikupphandling på stomnätet under första halvåret 1989. I årets budgetproposition föreslås, som framgår ovan, att riksdagen anvisar 583,8 milj. kr. för upphandling under trafikåret 1989/90. Inte i någon av propositionerna redovisas enligt utskottets mening ett tillräckligt beslutsunderlag. Utskottet anser att regeringen fortsättningsvis bör ange vilken trafik som den föreslagna medelsanvisningen avser att trygga liksom den trafik och kostnaderna härför som SJ offererat men som transportrådet och regeringen inte anser bör köpas av staten. Det är vidare enligt utskottets mening angeläget att kostnaderna för den olönsamma järnvägstrafiken öppet redovisas för varje bandel. Därmed kan konsekvenserna av olika medelstilldelningar bedömas.

Vad utskottet anført om *handlägningsordningen* för trafikupphandlingen på stomnätet bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion T234 (fp) framhålls att *upphandlingen av trafiktjänsterna* bör ske i konkurrens. De bör läggas ut på entreprenad till andra trafikanordnare än SJ om det visar sig mera kostnadseffektivt, anser motionärerna.

Riksdagen har bemyndigat regeringen eller myndighet som regeringen beslutar att bestämma i frågor som rör rätten att trafikera järnvägsnätet. På stomnätet skall enligt den trafikpolitiska propositionen SJ ha trafikeringsrätten för såväl person- som godstrafiken. Trafikhuvudmännen kan dock på kortare avgränsade delar av stomnätet få viss trafikeringsrätt för sådan persontrafik som är av lokal och regional karaktär. Om en trafikhuvudman får en sådan trafikeringsrätt står det honom fritt att anlita olika entreprenörer.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionen i denna del.

5 Anslaget H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av 1988/89:TU16 viss persontrafik på järnväg

Som en följd av 1988 års trafikpolitiska beslut har regeringen den 11 maj 1988 godkänt principöverenskommelsen om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m. m. Enligt denna överenskommelse får regeringen eller den myndighet som regeringen förordnar (transportrådet) teckna överenskommelse med trafikhuvudmännen om ersättning till dessa för övertagande av ansvaret för trafikförsörjningen på en angiven sträcka. Ersättningens storlek skall motsvara SJ:s kostnad vid övertagandet för att upprätthålla den aktuella tågtrafiken. Ersättningen utgår oavsett val av färdmedel. Trafikhuvudmännen skall utan krav på ersättning få överta viss rullande materiel, i huvudsak äldre motorvagnar, från SJ. Trafikhuvudmännen skall senast den 1 juli 1990 bestämma sig för om de vill ingå avtal med staten om övertagande av trafikförsörjningen på berörda sträckor.

Statsbidraget till trafikhuvudmännen finansieras från anslaget *Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg*. I avvaktan på trafikhuvudmännens ställningstagande — dock längst till den 1 juli 1990 — utbetalas de anvisade medlen direkt till SJ.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen för nästa budgetår anvisar 97,65 milj. kr. samt att regeringen vid behov får omfördela medel mellan detta anslag och anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg.

I motionerna T215 (c) och T258 (vpk) föreslås att riksdagen anvisar 7 milj. kr. resp. 39,06 milj. kr. utöver regeringens förslag till medelsanvisning.

I motion T916 (vpk) begärs att Dalatrafik får ett extra anslag för drift och investeringar på 100 milj. kr. för att upprätthålla en bra kollektivtrafik.

I motion T510 (c) yrkas att staten genom bidrag till länets kollektivtrafik möjliggör ett större tågåkande på banan Vänersborg — Borås — Varberg.

Den ovan redovisade principöverenskommelsen om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m. m. träffades mellan staten, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen. Parterna var därvid eniga om att trafikhuvudmännens ersättning, om de tar över trafikansvaret, skall motsvara SJ:s kostnad vid övertagandetillfället. Utskottet, som anser att överenskommelsen bör ligga fast, tillstyrker därför förslaget i propositionen att riksdagen bör anvisa 97,65 milj. kr. under anslaget Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg. Vidare tillstyrks förslaget i propositionen att regeringen bör bemyndigas att vid behov omfördela medel mellan detta anslag och anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionsyrkandena om att riksdagen bör anvisa större bidrag.

I motionerna T210 (c), T215 (c) och T502 (c) begärs att *bidraget till trafikhuvudmännen endast skall kunna användas till tågtrafik*. Någon möjlighet att flytta medlen till busstrafik bör enligt motionerna inte finnas.

Principöverenskommelsen mellan staten, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen förutsätter att bidrag utgår till trafikhuvudmannen, om han övertar ansvaret för trafikförsörjningen på viss sträcka, oavsett val av färdmedel under avtalsperioden. Trafikhuvudmannen kan således välja att fortsätta att köra tåg på sträckan eller ersätta tågtrafiken med buss.

Utskottet anser detta vara en riktig princip. Beslut om hur den lokala och regionala trafiken skall utformas fattas bäst av trafikhuvudmännen. Förslagen i motionerna att statsbidraget endast skall kunna användas för tågtrafik innebär ett brott mot principöverenskommelsen och skulle därmed i avsevärd utsträckning försvåra möjligheterna att föra över ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen på trafikhuvudmännen.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet de nu behandlade motionsyrkandena om att statsbidrag endast skall utgå för tågtrafik.

I motionerna T230 (s), T526 (fp) och T544 (c) yrkas att *bidrag även utgår till trafikhuvudmännen om de driver lokal och regional trafik på stomnätet.*

Den tidigare refererade principöverenskommelsen innebär att bidrag till trafikhuvudmännen utgår om de tar över ansvaret för trafikförsörjningen på länsjärnvägarna. För lokal och regional trafik på stomjärnvägarna utgår inget bidrag. Bakom överenskommelsen står bl. a. Svenska Lokaltrafikföreningen som företräder trafikhuvudmännen.

Utskottet menar att förutsättningar skapats för trafikhuvudmännen att under rimliga ekonomiska villkor ta över ansvaret för den lokala och regionala tågtrafiken. Enligt utskottets mening finns det nu inget skäl för riksdagen att besluta om ytterligare bidrag. Motionsyrkandena avstyrks därför.

I motion T565 (s) yrkas att *de tåg som skall ställas till trafikhuvudmännens förfogande* för trafik på elektrifierade banor skall vara eldrivna. Vidare begärs att trafikhuvudmännen ges möjlighet att välja mellan vagnmateriel och bidrag motsvarande den kapitalkostnad SJ tidigare fått ersättning för från staten.

Enligt principöverenskommelsen skall trafikhuvudman, som tar över trafikeringsrätten på en länsjärnväg, utan krav på ersättning få överta viss rullande materiel, i huvudsak äldre motorvagnar från SJ.

Utskottet som förutsätter att regeringen kommer att se till att staten håller denna del av överenskommelsen finner ingen anledning för riksdagen att göra de uttalanden som begärs i motionen. Utskottet avstyrker därför motionen.

I motion T223 (mp) framhålls att *ett utvecklingsprogram för regionaltrafik på länsjärnvägarna* bör genomföras under en femårsperiod med statligt stöd. Länsjärnvägarna bör enligt motionärerna bli långsiktigt attraktiva för länstrafikbolagen eller privata intressenter.

Enligt det trafikpolitiska beslutet ansvarar trafikhuvudmännen för all lokal och regional persontrafik. Som redovisats ovan utgår driftbidrag till huvudmännen om de övertar trafikansvaret på länsjärnvägarna. Investeringar i länsjärnvägarna finansieras över anslaget Byggnad av länstrafik-

anläggningar. Dessa principer har accepterats av såväl staten som företrädare för kommunförbunden och trafikhuvudmännen.

Riksdagen ställde sig bakom de angivna principerna för mindre än ett år sedan. Som exempel på större investeringsprojekt som möjliggjorts på länsjärnvägarna år 1989 nämns i budgetpropositionen sträckorna Malmö – Ystad, Ludvika – Västerås, Västerhaninge – Nynäshamn, Näs-sjö – Åseda, Jönköping – Vaggeryd och Älvsbyn – Pitcå.

Enligt utskottets mening finns nu goda förutsättningar för trafikhuvudmännen att driva tågtrafik på länsjärnvägar. Något utvecklingsprogram med statligt stöd är utskottet inte berett att förorda. Yrkandet härom avstyrks därför.

6 Anslag till banverket

6.1 D1. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar

Från anslaget finansieras banverkets kostnader för drift och vidmakthållande av det statliga järnvägsnätet. Under innevarande budgetår anvisas dessa medel under två anslag, nämligen D1. Drift och underhåll av statliga järnvägar och D2. Reinvesteringar i stomjärnvägar.

Enligt budgetpropositionen finns det ett betydande behov av underhållsåtgärder inom järnvägsområdet, delvis till följd av inträffade eftersläpningar. Kommunikationsministern föreslår att 2 595 milj. kr. anvisas för nästa år och att en kostnadsram på 2 698 milj. kr. fastställs för kalenderåret 1990.

I motionerna T235 (mp) och T258 (vpk) föreslås att riksdagen under detta anslag anvisar 420 milj. kr. resp. 1 038 milj. kr. (40 %) utöver regeringens förslag.

Utskottet tillstyrker den av regeringen föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att motionsyrkandena avstyrks i denna del. Vidare tillstyrker utskottet den föreslagna kostnadsramen för år 1990.

6.2 D2. Nyinvesteringar i stomjärnvägar

I den trafikpolitiska propositionen angavs att som riktpunkt för banverkets planering bör gälla en *medelsram för nyinvesteringar* om 10 miljarder kronor under den närmaste tioårsperioden. Riksdagen ställde sig bakom detta uttalande.

I motion T215 (c) yrkas att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas på en omfattning av 40 miljarder kronor fram till år 2000.

Utskottet anser att det finns en rad nybyggnadsprojekt som är angelägna att genomföra. Det är emellertid dyrt att bygga nya järnvägar. Kostnaderna för att bygga Arlandabanan, Mälarbanan/Svealandsbanan, upprustning för snabbtåg Göteborg – Malmö – Stockholm och Stockholm – Sundsvall samt utbyggnad på norra stambanan och västkustbanan har beräknats till över 13 miljarder kronor i 1990 års prisnivå. För att finansiera angelägna

investeringsprojekt torde det därför vara nödvändigt att andra intressenter än staten medverkar.

Enligt utskottets mening står det klart att investeringsramen på 10 miljarder kronor avser de investeringar som banverket finansierar över statsbudgeten. I ramen skall således inte inräknas de insatser som andra intressenter kan bidra med. Det betyder att de totala nyinvesteringarna kan bli avsevärt större om t. ex. kommuner och företag medverkar till att finansiera olika investeringar.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motion T215 (c) i denna del.

Kommunikationsministern föreslår att 583,3 milj. kr. anvisas för nästa budgetår under *anslaget Nyinvesteringar i stomjärnvägar* och att kostnadsramen för år 1990 fastställs till 605,5 milj. kr.

I motion T235 (mp) yrkas att riksdagen för nästa budgetår anvisar 1 500 milj. kr. utöver regeringens förslag. Banverket bör få använda anslaget även till investeringar i länsjärnvägar och på inlandsbanan samt till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.

I motion T258 (vpk) yrkas att riksdagen anvisar 233,3 milj. kr. (40%) utöver regeringens förslag.

I motion T507 (s) yrkas att tillräckliga resurser anvisas banverket för att stödja länstrafiksatsningar i tågtrafiken på stomnätet.

Utskottet tillstyrker för sin del såväl regeringens förslag till medelsanvisning som den föreslagna investeringsramen för år 1990. De nu behandlade motionsyrkandena avstyrks därför av utskottet.

6.3 D3. Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader

Från anslaget finansieras dels banverkets kapitalkostnader för lån för de s. k. SL-investeringarna i Stockholmsområdet i enlighet med 1983 års överenskommelse mellan Stockholms läns landsting (SLL), SJ och staten, dels avskrivningskostnaden för eldriftsanläggningar.

Kommunikationsministern föreslår att riksdagen anvisar 94 milj. kr. under anslaget för nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker den föreslagna medelsanvisningen.

6.4 D4. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar (västkustbanan)

Från anslaget betalas utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan i enlighet med den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning.

Banverket anger i sin anslagsframställning att en fortsatt utbyggnad av dubbelspår på norra delen av västkustbanan (Göteborg – Veinge) tillhör de högst prioriterade nysatsningsprojekten. Banverket hemställer därför om att 180 milj. kr. anvisas för verksamhetsåret 1990 (ca 100 milj. kr. för budgetåret 1989/90), dvs. en medelsanvisning som överstiger de 25 milj.

kr. som enligt tidigare riksdagsbeslut återstår att anvisa inom ramen för den nordiska handlingsplanen. 1988/89:TU16

Kommunikationsministern delar banverkets uppfattning att en fortsatt satsning på västkustbanan är angelägen. Han anser emellertid inte att det finns ekonomiskt utrymme att höja anslagen utöver de ramar som lades fast i det trafikpolitiska beslutet. Han förordar därför att under detta anslag 25 milj. kr. anvisas för nästa budgetår. De fortsatta insatserna på västkustbanan får bedömas av banverket vid dess prioritering mellan olika projekt.

I motionerna T215 (c) och T258 (vpk) yrkas att riksdagen under anslaget anvisar 147 milj. kr. resp. 200 milj. kr. utöver regeringens förslag.

I motionerna T234 (fp) och T251 (fp) yrkas att riksdagen anvisar 25 milj. kr. utöver regeringens förslag.

I motion T545 (c,m,fp,mp) begärs att riksdagen utvidgar banverkets upplåningsrätt hos riksgäldskontoret med 147 milj. kr. under förutsättning att pengarna används för utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan.

I motion T213 (m) yrkas att en företagsekonomisk komplettering av den pågående utredningen om järnvägstrafiken längs västkusten görs.

I motion T223 (mp) yrkas att banverket får i uppdrag att bygga ut västkustbanan till tvåspårighet mellan Malmö och Uddevalla.

Även i motionerna T206 (c), T247 (vpk), T515 (s), T537 (fp) och T546 (c) framhålls att en fortsatt utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan är mycket angelägen att genomföra. I motion T546 (c) anförs också att Landskrona bör anslutas till västkustbanan.

I motionerna T206 (c) och T242 (fp) framhålls att en järnvägstunnel genom Hallandsåsen bör byggas.

I motion T560 (mp) begärs att kostnaderna för en ny bansträckning och ett nytt stationsbygge inom Ängelholms kommun utreds.

Nordiska ministerrådet har utarbetat ett förslag om ett starkare Norden – Ekonomisk handlingsplan 1989–1992. Nordiska Rådet har ställt sig bakom handlingsplanen. I planen avgränsas sex prioriterade nordiska infrastrukturområden. Ett av dessa områden är den södra delen av svenska västkusten. I förslaget sägs om detta område att en fortsatt utbyggnad och upprustning av västkustbanan är mest angelägen. Den låga standarden på huvuddelen av västkustbanan är i dag ett klart hinder mot en effektivisering av järnvägstrafiken inom Norden och med kontinenten. Inte minst hämmas kombitrafikens utveckling, framhålls det vidare. I Nordiska ministerrådets förslag förutsätts att infrastrukturprojekt som västkustbanan finansieras av resp. land.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet det motiverat att särskilda insatser görs för att påskynda utbyggnaden av dubbelspår på västkustbanan. De återstående kostnaderna för att färdigställa dubbelspårsutbyggnaden mellan Göteborg och Kungsbacka uppgår till ca 405 milj. kr. i löpande priser. Banverkets och regionens målsättning är att denna etapp skall var färdigbyggd år 1992.

Dubbelspår på bandelen mellan Göteborg och Kungsbacka skulle inte bara ha stor betydelse för SJ:s person- och godstrafik utan även för kom-

munerna i Göteborgsregionen, eftersom pendeltrafik därmed skulle kunna etableras på denna bandel.

1988/89:TU16

Utskottet vill i sammanhanget erinra om den uppgörelse som år 1983 slöts mellan staten, SJ och Stockholms läns landsting om upprustning och trafikering av pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen. Enligt uppgörelsen skall landstinget bl.a. svara för 65 % av kapitalkostnaderna för en omfattande utbyggnad av två nya spår.

Mot denna bakgrund är det enligt utskottets mening rimligt att staten via särskild medelstilldelning, banverket och närmast berörda lokala och regionala intressenter delar på kostnaden (ca 405 milj. kr.) för utbyggnaden av dubbelspåret till Kungsbacka. Utskottet har erfarit att banverket är berett att göra de omprioriteringar som krävs för att banverket inom ramen för ordinarie medel skall kunna finansiera en tredjedel av kostnaderna (ca 135 milj. kr. i löpande priser) fram till år 1992.

Skälet för de lokala och regionala intressenterna att betala en del av kostnaderna för dubbelspårsutbyggnaden skulle, som framgår ovan, vara att pendeltågstrafik därmed kan etableras på sträckan mellan Göteborg och Kungsbacka. Ett motiv för staten att bidra med särskilda medel är de uttalanden som Nordiska Rådet gjort om västkustbanans betydelse. Ett annat motiv för staten är att miljösituationen på västkusten motiverar särskilda insatser. En tidigareläggning av pendeltågstrafiken mellan Göteborg och Kungsbacka bidrar enligt utskottets mening till en förbättrad miljö genom att biltrafik förs över till järnväg.

Om banverket å ena sidan och de lokala och regionala intressenterna å andra sidan är beredda att svara för var sin tredjedel av kostnaderna för dubbelspårsutbyggnaden mellan Göteborg och Kungsbacka anser utskottet att resterande belopp bör finansieras från anslaget D4. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar. Utskottet föreslår därför att under detta anslag för nästa budgetår anvisas 65 milj. kr., dvs. 40 milj. kr. mer än vad regeringen föreslagit. Det bör ankomma på banverket att undersöka om intressenterna i Göteborgsregionen är beredda att svara för en tredjedel av kostnaderna för den aktuella dubbelspårsutbyggnaden.

Om det inte är möjligt för banverket att nå en uppgörelse med de lokala och regionala intressenterna i Göteborgsregionen bör enligt utskottets mening de medel som anvisas under anslaget D4. få användas för investeringar på andra delar av västkustbanan. Om en uppgörelse går att nå förutsätter detta att resterande del av kostnaderna för statens särskilda insatser anvisas från anslaget D4. kommande budgetår.

Utskottets ställningstagande, som av riksdagen bör ges regeringen till känna, innebär att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosett. Något uttalande från riksdagen om Landskronas anslutning till västkustbanan, tunnel genom Hallandsåsen eller om en utredning av ny bansträckning genom Ängelholm anser utskottet inte erforderligt.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen anvisar 10,3 milj. kr. för nästa budgetår samt godkänner en kostnadsram på 10,6 milj. kr. för kalenderåret 1990.

Utskottet tillstyrker såväl den föreslagna medelsanvisningen som den föreslagna kostnadsramen.

6.6 D6. Banverket: Försvarsuppgifter

Från anslaget betalas vissa kostnader inom järnvägssektorn för uppgifter inom den civila delen av totalförsvaret.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen för nästa budgetår anvisar 42,4 milj. kr.

Utskottet tillstyrker förslaget till medelsanvisning.

I motion T216 (c) framhålls att det är angeläget att den framtida bedömningen av person- och godstransporter beaktar behovet av *kommunikationer i en kris- och krigssituation*.

Inom den civila delen av försvaret är transportrådet ansvarig myndighet för transporterna. Det åligger därvid transportrådet att, efter samråd med bl. a. banverket och SJ, se till att transporterna under kriser och krig har en hög effektivitet och tillfredsställande funktionssäkerhet. I princip all verksamhet inom totalförsvaret är beroende av transporter. Transportrådet samverkar nära med såväl överbefälhavaren som överstyrelsen för civil beredskap.

Med det anförda synes syftet med motionsyrkandet vara tillgodosett. Det kan därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

6.7 D7. Banverket: Omlokaliseringskostnader

Från anslaget betalas merkostnader i samband med utlokaliseringen av banverkets huvudkontor till Borlänge.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att för nästa budgetår anvisa 18 milj. kr.

7 Finansiering av banverkets investeringar

Banverket har möjlighet att ta upp lån i riksgäldskontoret för finansiering av eldriftsanläggningar och de s. k. SL-investeringarna. Därutöver får upplåning ske för produktionsutrustning samt för rörelsekapital. Kommunikationsministern föreslår att riksdagen godkänner att ramen för denna upplåning för år 1990 anges till 1 210 milj. kr.

Utskottet tillstyrker den föreslagna ramen för banverkets upplåning i riksgäldskontoret.

I motion T215 (c) framhålls att det bör övervägas att banverket får tillgoda sig medel från försäljningar av mark och andra anläggningar för nyinvesteringar, att verket bör undersöka möjligheterna att genom sam-

verkan med kommuner och landsting och/eller enskilda företag åstadkomma delfinansiering samt att möjligheter bör åstadkommas att finansiera investeringar av denna långsiktiga karaktär genom upplåning. Enligt motionen visar kapitalmarknaden att det bör vara möjligt att genom emission av järnvägsobligationer finansiera ett betydligt ambitiösare investeringsprogram än vad direktfinansiering över statsbudgeten medger.

I motion T554 (m) yrkas att banverket får rätt att ta upp lån på den öppna marknaden även för investeringar i bananläggningar, samt att lånen skall få finansieras genom förhöjda avgifter på de bandelar vilka finansierats med dessa lån.

I motionerna T234 (fp), T240 (s), T243 (m) och T251 (fp) framhålls att banverket bör ges möjlighet att lånefinansiera nyinvesteringar eller att möjligheterna till privat finansiering bör tas till vara som ett sätt att genomföra angelägna spårprojekt.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skall staten finansiera infrastrukturens drift och underhåll liksom investeringar. För dessa ändamål disponerar banverket särskilda anslag. Banverket har rätt att ta upp lån i riksgäldskontoret för att kunna finansiera investeringar utan hinder av tillfällig brist på anslagsmedel vid budgetårsskifte. Kostnaderna för lånen belastar slutligen de anslag som banverket disponerar. Härutöver kan andra intressenter bidra till investeringar antingen genom att lämna bidrag utan krav på återbetalning eller genom att förskotta medel som senare får återbetalas av banverket.

Det är SJ som äger mark och fastigheter. Banverket äger endast vissa byggnader som används för produktionen. SJ får enligt det trafikpolitiska beslutet sälja fastigheter och anläggningar och använda intäkterna för den finansiella rekonstruktion av SJ som måste genomföras. Banverket kan alltså inte disponera dessa medel för investeringar.

Finansutskottet har i sitt betänkande FiU 1987/88:20 behandlat en motion i vilken föreslås att riksgäldskontoret för SJ:s räkning skall ta upp ett premieobligationslån om 3 miljarder kronor att användas för järnvägsinvesteringar.

Finansutskottet anser att som grundläggande princip bör gälla att full förräntning bör kunna påräknas om ett affärsverk skall få finansiera investeringar vid sidan av statsbudgeten direkt via riksgäldskontoret. Av finansutskottets betänkande framgår vidare att regeringen i maj 1988 uppdrog åt den kommitté (Dir. 1988:26) som skall se över riksgäldskontorets uppgifter och organisation att göra en samlad bedömning av formerna för de affärsdrivande verkens finansiering av sina investeringar. Kommittén skall bl. a. överväga om det finns skäl att samla emissionsverksamheten till riksgäldskontoret.

Kommittén kommer att avrapportera denna del av sitt uppdrag före den 1 juli 1989. Frågan om finansiering av järnvägsinvesteringarna och andra affärsverks investeringar kommer således att behandlas av regeringen detta år.

Beträffande förslaget i motion T554 (m), att banverket skall kunna finansiera lån för investeringar på vissa bandelar genom förhöjda avgifter, förut-

sätter utskottet att banverket aktualiserar frågan hos regeringen, om verket anser detta vara en bra metod att finansiera angelägna investeringsprojekt. Det är regeringen som fastställer avgifterna.

1988/89:TU16

Med hänvisning till det anförda påkallar, enligt trafikutskottets mening, inte de nu behandlade motionsyrkandena någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

8 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

Samhällsekonomisk investeringsplanering

I en rad motioner förekommer krav på upprustning och utbyggnad av skilda bandelar. Innan dessa yrkanden behandlas vill utskottet erinra om de principer för en samhällsekonomisk investeringsplanering som riksdagen lade fast förra året i samband med det trafikpolitiska beslutet.

Enligt detta beslut skall investeringar i järnvägens infrastruktur genomföras efter det att en allsidig samhällsekonomisk prövning gjorts av varje objekt. Även investeringsplaneringen för länsjärnvägar skall ske på samhällsekonomiska grunder.

En huvuduppgift för banverket är att ta fram en investeringsplan för hela bannätet där olika projekt värderas och prioriteras. Med utgångspunkt i denna plan är det möjligt för SJ och andra intressenter, t. ex. trafikhuvudmännen, att med egna medel bekosta tidigareläggning av angelägna investeringsobjekt.

Investeringar på stornätet beslutas av banverket enligt de ramar och riktlinjer som riksdag och regering anger. I planeringen skall, förutom med SJ, regelmässigt samråd ske med olika lokala och regionala intressenter, t. ex. länsstyrelser, kommuner och trafikhuvudmän.

När det gäller investeringsplaneringen på länsjärnvägarna skall avvägningen mellan väg- och järnvägsutbyggnader ske på länsplanet där kunskapen om investeringsbehoven finns. Banverkets långsiktiga investeringsplanering skall ske enligt tioåriga planperioder som revideras efter samma tidsintervaller som gäller för vägplaneringen.

Banverket arbetar för närvarande med en tioårsplan för perioden 1991 – 2000. Denna plan skall inlämnas till regeringen senast den 1 januari 1991.

Vid sidan av tioårsplanen arbetar banverket med en treårsplan för perioden 1991 – 1993 som kommer att ingå i den anslagsframställning som skall lämnas till regeringen senast den 1 september 1990.

Utskottet anser för sin del det väsentligt att grunderna för den av riksdagen beslutade investeringsplaneringen ligger fast. Banverket skall således besluta om investeringar på stornätet efter det att en samhällsekonomisk bedömning av aktuella objekt gjorts. Denna bedömning redovisas i en av verket upprättad investeringsplan. Andra intressenters villighet att delta i finansieringen av olika objekt kan påverka banverkets bedömning av när investeringarna skall genomföras. Beslut om investeringar på länsjärnvägarna fattas av länsstyrelserna.

I motionerna T202 (c), T234 (fp), T243 (m) T254 (m) och T513 (m) framhålls att Arlandabanan är ett angeläget projekt som bör genomföras. I motion T202 (c) anförs vidare att ett alternativ till att bygga längs stambanan är att bygga om Roslagsbanan till normalspår och förlänga den från Lindholmen till Arlanda och Märsta. I flera av motionerna (T234, T243 och T513) framhålls att privata finansieringsalternativ bör prövas.

Av banverkets anslagsframställning framgår att infrastrukturkostnaden för en spåranslutning mellan Stockholms Central och Arlanda kan beräknas till ca 2 200 milj. kr. Till detta kommer ca 700 milj. kr. för en förlängning från Arlanda åter till stambanan. En förprojektering pågår i syfte att ge underlag för slutligt ställningstagande till projektets finansiering.

Utskottet uttalade i samband med det trafikpolitiska beslutet för ett år sedan att Arlandabanan är ett av de projekt som förenar kraven på samhällsekonomisk betydelse med viktiga miljö- och regionalpolitiska effekter, samtidigt som det bidrar till att öka effektiviteten i järnvägssystemet.

Banverket har gjort en preliminär bedömning av den samhällsekonomiska nyttan av vissa större projekt. Denna bedömning visar att Arlandabanan har den största lönsamheten. Även utskottet anser att det är angeläget att så snart som möjligt erhålla en järnvägsförbindelse till Arlanda. Det bör emellertid, i enlighet med den beslutsordning som riksdagen lagt fast, ankomma på banverket att efter en samhällsekonomisk prövning besluta i frågan. Som framgår av den tidigare redovisningen föreligger inget hinder för privata intressenter att medverka i finansieringen av projektet för att därigenom påskynda dess genomförande.

Av det anförda följer att de nu behandlade motionsyrkandena om Arlandabanan inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Vissa övriga projekt i Stockholms och Uppsala län

I motion T548 (mp) begärs att ett alternativ med fyra spår söderut från Stockholm längs befintlig bansträckning utreds som alternativ till den planerade *Grödingebanan*.

I motion T243 (m) framhålls att Södertäljes roll som knutpunkt bör stärkas bl. a. genom att stambanan ges en tillfredsställande sträckning och *Södertälje Syd* blir fjärrtågsstation.

Den 24 augusti 1988 slöts ett avtal mellan staten, SJ, banverket samt Stockholms läns landsting och Södertälje kommun om utbyggnaden av järnvägen på sträckningen Flemingsberg—Järna. Avtalet innebär att järnvägen dras via Håga och Södertälje och att stationsanläggningar vid Södertälje Syd byggs för fjärrtåg och lokaltåg. Denna linjesträckning är ca 240 milj. kr. dyrare än tidigare planerad sträckning (Hallsfjärdsalternativet) som inte knöt an till Södertälje. Avtalet reglerar hur dessa merkostnader skall finansieras. En förutsättning för avtalet är att en eventuell anslutning av den s. k. Eskilstunabanan till Södertälje Syd-alternativet bekostas av

Södermanlands läns landstingskommun och en eller flera av Eskilstuna, 1988/89:TU16
Nyköpings och Strängnäs kommuner med 70 milj. kr.

Motionsyrkandet om Södertälje Syd synes med det anförda tillgodosett. Motion T243 (m) kan därför enligt utskottets mening lämnas utan särskild åtgärd av riksdagen i denna del.

Utskottet, som inte ser något skäl föreligga att av regeringen begära en utredning om det alternativ till linjesträckning som beskrivs i motion T548 (mp), avstyrker motionen.

I motion T202 (c) framhålls att en avsevärt bättre trafikstandard för norra delen av Storstockholm skulle erhållas genom att förlägga en fjärrtågsstation till Märsta, Upplands Väsby eller Sollentuna.

Detta är enligt utskottets mening en fråga för i första hand SJ att avgöra. SJ överväger för närvarande var en *fjärrtågsstation, Stockholm Nord*, bör förläggas. Utskottet avstyrker motionen.

I motion T202 (c) framhålls vidare att regeringen bör pröva frågan att bygga en *ny järnväg som förbinder Kapellskär och Norrtälje* med stomnätet. Därmed skulle det vara möjligt att föra över transittrafik från Finland till Sverige från lastbil till järnväg.

Beslut om planeringen och inriktningen av järnvägsinvesteringar bör fattas på det sätt som utskottet tidigare förordat. Motionsyrkandet avstyrks därför av utskottet.

I motion T209 (fp) framhålls att *utbyggnaden av spårnätet i Stockholm* för fjärrtåg och pendeltåg bör fortsätta även efter det att nu påbörjade projekt är färdiga.

Av samma skäl som redovisats ovan avstyrker utskottet motionsyrkandet om utbyggnaden av spårnätet i Stockholm.

I motion T256 (fp), T528 (fp.c) och T532 (s) begärs att en upprustning sker av *banan Örbyhus–Hargshamn* med hänvisning till den nya färjelinjen mellan Hargshamn och Nystad i Finland. I den sistnämnda motionen begärs också att vägförbindelserna till Hargshamn rustas upp.

I början av år 1989 öppnades färjelinjen mellan Hargshamn och Nystad. Den trafikeras för närvarande med en färja som enbart tar lastbilar. I september detta år kommer en andra färja att sättas in som även kan ta järnvägsvagnar. Banan är en länsjärnväg. Det betyder att banverket svarar för underhållet medan länsstyrelsen fattar beslut om nyinvesteringar. Länsstyrelsen beslutar även om investeringar på länsvägar.

Utskottet som inte finner skäl föreligga att frångå gällande beslutsordning avstyrker motionerna i denna del.

Mälarbanan och Svealandsbanan

I ett flertal motioner framhålls att Mälarbanan och Svealandsbanan är angelägna projekt som bör genomföras. Det gäller motionerna T202 (c), T223 (mp), T231 (fp), T243 (m), T254 (m), T505 (s), T506 (vpk), T508 (fp) och T530 (c).

I motion T508 (fp) begärs att medel ur tiomiljardersanslaget tidigare läggas för investeringar i Mälarbanan. I motionerna T243 (m) och T530 (c) framhålls att olika finansieringsformer bör prövas.

I motion T231 (fp) framhålls betydelsen av att en utbyggnad av bandelarna Strängnäs—Eskilstuna och Örebro—Karlskoga genomförs. Enligt motion T505 (s) måste Örebro, Karlskoga och Hallsberg omfattas av projekten. I motion T506 (vpk) framhålls att Mälarbanan bör byggas ut till Hallsberg, Karlskoga och vidare till Kristinehamn.

Utskottet har tidigare framhållit att Mälarbanan och Svealandsbanan är intressanta projekt och att den tätbefolkade Mälarregionen är ett av de områden i Sverige där en utbyggd kapacitet av SJ:s persontrafik och minskade restider skulle kunna få betydande effekter i form av ökat tågresande (TU 1987/88:19).

För den s. k. Mälarbanan (norr om Mälaren) föreligger ett omfattande utredningsmaterial av såväl samhällsekonomisk som företagssekonomisk karaktär. Utredningar föreligger även för Svealandsbanan (söder om Mälaren). Banverket har beräknat investeringskostnaden för de första etapperna såväl norr som söder om Mälaren till ca 4,2 miljarder kronor.

Regeringen har vidare den 19 januari 1989 utsett en statlig förhandlingsman för att åstadkomma en lösning av frågan om utbyggnaden av järnvägstrafiken runt Mälaren. Han skall ta initiativ till överläggningar mellan de olika parterna om en ekonomisk lösning som möjliggör utbyggnad helt eller delvis. Förhandlingsmannen skall också studera etapplösningar samt olika finansieringsalternativ.

Enligt utskottets mening bör resultatet av förhandlingsmannens arbete avvaktas. I enlighet med den beslutsordning som riksdagen lagt fast ankommer det sedan på banverket att avgöra frågan om utbyggnad av spåren runt Mälaren. Frågan om upprustning av Södertälje Södra, som tas upp i motion T202 (c), ankommer det på SJ att avgöra.

Av det anförda följer att motionerna inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Götalandsbanan

Götalandsbanan är ett idéprojekt inför 2000-talet till en ny järnvägsförbindelse söder om Vättern. Den innefattar en nybyggd 15 mil lång järnväg Borås—Ulrichamn—Jönköping—Tranås. Banan binder samman denna region med Göteborgsområdet, Norrköping—Linköping och Storstockholmsområdet. Projektet har utarbetats av närmast berörda kommuner och länsstyrelser.

I motion T223 (mp) yrkas att projektering av Götalandsbanan skyndsamt påbörjas.

I motion T247 (vpk) framhålls att Götalandsbanan bör inrymmas i banverkets kommande handlingsplan.

I motion T510 (c) framhålls att för Sjuhäradsbygden skulle Götalandsbanan ha mycket stor betydelse.

I motion T533 (s) yrkas att regeringen utser en särskild utredningsman för Götalandsbanan, att denna utredningsman prövar olika finansieringsformer samt att banan prövas ingå i den långsiktsplan 1991 – 2000 som banverket tar fram.

Utskottet anser att det närmast ankommer på banverket att utifrån samhällsekonomiska bedömningar avgöra behovet av en Götalandsbana. Enligt utskottets mening bör inte riksdagen uttala sig i frågan. Motionsyrkan- dena avstyrks därför.

Småland

I motion T210 (c) framhålls att staten måste ta sitt ansvar för att järnvägarna i Kalmar län kan utvecklas till ett konkurrenskraftigt trafikmedel. Motionärerna anser att minst 150 milj. kr. bör tillföras länshuvudmannen för investeringar i länsjärnvägarna under den närmaste treårsperioden.

I motion T223 (mp) yrkas att regeringen uppdrar åt banverket att elektrifiera och även i övrigt förbättra banan Nässjö – Oskarshamn.

De banor som tas upp i motionerna är länsjärnvägar. Det betyder att banverket svarar för underhållet medan investeringsbeslut fattas av länsstyrelsen. Investeringarna finansieras från anslaget Byggnad av länstrafikanläggningar. De regionala intressenterna har därmed givits stort inflytande över hur tillgängliga investeringsmedel skall utnyttjas.

Utskottet, som inte är berett att förorda att gällande beslutsordning skall frångås, avstyrker motionerna i denna del.

Kust-till-kust-banan (Kalmar/Karlskrona – Göteborg)

I motionerna T210 (c), T230 (s), T522 (s), T526 (fp), T544 (c), och T557 (c) framhålls att kust-till-kust-banan är en viktig förbindelselänk mellan sydöstra Sverige och västkusten. Det yrkas i motionerna att en upprustning av banan genomförs och att modernt vagnmateriel sätts in.

Kust-till-kust-banan hör till stomnätet. Det innebär att det är banverket som, inom de ramar som riksdag och regering anger, beslutar om underhåll och nyinvesteringar på banan. Banverket skall därvid samråda med olika lokala och regionala intressenter, t. ex. länsstyrelser, kommuner och trafik- huvudmän. Det ankommer på SJ att besluta om vilket vagnmateriel som skall användas.

Enligt utskottets mening är detta en riktig beslutsordning. Riksdagen bör därför inte ta något initiativ med anledning av motionerna. De avstyrks därför i denna del av utskottet.

Blekinge kustbana

Länsstyrelsen i Blekinge län har utrett järnvägslinjen Karlskrona – Kristianstads (Blekinge kustbana) standard och utvecklingsmöjligheter. Länsstyrelsen förordar det s. k. elektrifieringsalternativet som kostar ca 500 milj. kr.

I motion T534 (s,m,c,vpk) yrkas att någon omklassificering av Blekinge kustbana inte får göras förrän banan rustats upp till modern standard. Enligt motionärerna var vreden och förväningen stor i länet när det framkom att transportrådet och SJ endast några månader efter riksdagens beslut förhandlade om en omklassificering av banan från stomjärnväg till länsjärnväg.

I motion T247 (vpk) yrkas att Blekinge kustbana skall tillhöra stomnätet och att staten skall ta sitt ansvar för att banan rustas upp till fullt modern och bekväm standard. Motionärerna tar avstånd från transportrådets och SJ-ledningens uppfattning att banan bör tas bort från stomnätet.

I motionerna T223 (mp) och T536 (mp) yrkas att banan rustas upp och elektrifieras.

Riksdagen beslutade i maj 1988 att Blekinge kustbana skall tillhöra stomnätet. Det betyder att det är banverket som beslutar om underhåll och upprustning av banan inom ramen för de medel som anvisas av riksdag och regering. Banverkets beslut skall grundas på en samhällsekonomisk bedömning och tas efter samråd med olika lokala och regionala intressenter.

Enligt det trafikpolitiska beslutet ankommer det vidare på banverket att följa upp indelningen i järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar och i denna fråga ha samråd med berörda intressenter. Beslut om förändringar i indelningen fattas av regeringen.

När det gäller upprustning och underhåll av Blekinge kustbana anser utskottet att den av riksdagen fastlagda beslutsordningen skall gälla.

Som framgår ovan är det inte transportrådet och SJ som beslutar om överflyttning av banor från stomnätet till länsjärnvägarna. Sådana beslut fattas av regeringen. Utskottet förutsätter för sin del att om frågan skulle bli aktuell att föra över Blekinge kustbana till länsjärnvägarna, samråd kommer att ske med kommuner, länsstyrelse och trafikhuvudman.

Med det anförda anser utskottet att de nu behandlade motionsyrkandena om Blekinge kustbana inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Skåne

I motionerna T217 (c), T223 (mp) och T242 (fp) yrkas att bandelen Malmö – Ystad elektrifieras.

I motionerna T217 (c), T242 (fp) och T501 (c) framhålls att satsningar bör göras på vissa järnvägslinjer i Skåne bl. a. för att etablera pendeltågs- trafik.

I motion T205 (m) framhålls att en bättre samordning av kollektivtrafiken i Skåne bör åstadkommas liksom en tillfredsställande anslutning till järnvägens riksnät.

I motion T550 (c,s,m,mp) begärs att vissa turer på sträckan Båstad – Ängelholm – Åstorp – Malmö/Lund bibehålls.

Enligt utskottets mening berör de frågor som aktualiseras i motionerna den lokala och regionala järnvägstrafiken i Skåne. Dessa frågor bör därför i

första hand aktualiseras av trafikhuvudmännen i samråd med SJ och banverket. Länsstyrelserna får genom det trafikpolitiska beslutet bestämma om utnyttjandet av anslaget för investeringar i länstrafikanläggningar. Därigenom har det regionala inflytandet över tillgängliga investeringsmedel ökat.

Utskottet, som inte anser att riksdagen bör ta något initiativ med anledning av motionerna, avstyrker desamma, i nu behandlade delar.

Bohusbanan

I motion T509 (s,m,fp,c,vpk,mp) begärs att i det fortsatta planeringsarbetet avseende investeringar i järnvägsnätet innefattas en upprustning av Bohusbanan med förlängning till Norge. Enligt motionärerna är det mycket stora trafikflöden i stråket Göteborg—Oslo och en betydande ökning kan väntas. Mot denna bakgrund anser de att det är helt nödvändigt att trafiksystemet i denna region utformas så att järnvägens roll förstärks.

Även i motionerna T215 (c), T223 (mp) och T247 (vpk) framhålls att Bohusbanan bör rustas upp och förlängas till Norge.

Förbindelsen Göteborg—Oslo går i dag via Mellerud och Kornsjö. Motionärerna anser att ytterligare ett alternativ, en förlängd Bohusbana, bör byggas.

Utskottet har erfarit att banverket, SJ och Norges statsbaner (NSB) beslutat utreda hur järnvägsförbindelsen mellan Göteborg och Oslo bör utformas. Därvid kommer för- och nackdelar mellan del två huvudalternativen på svensk sida att bedömas.

Enligt utskottets mening bör resultatet av utredningen avvaktas. Beslut om investeringar på Bohusbanan bör därefter tas inom ramen för den samhällsekonomiska investeringsplanering som riksdagen beslutat om för året.

Av det anförda följer att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför i denna del av utskottet.

Göteborg—Kornsjö

I motionerna T245 (fp), T511 (s) och T516 (c) framhålls att järnvägen Göteborg—Mellerud—Kornsjö bör rustas upp. I den sistnämnda motionen begärs att regeringen tillsätter en utredning.

Den i motionerna behandlade banan är en del av järnvägsförbindelsen Göteborg—Oslo. Som framgår av redovisningen ovan har banverket, SJ och Norges statsbaner (NSB) beslutat att tillsammans utreda frågan om hur denna förbindelse bör utformas i framtiden. Utskottet anser att resultatet från denna utredning bör inväntas. Banverket får sedan besluta om vilka upprustningar som skall göras av bandelen Göteborg—Kornsjö. Av det anförda följer att motionerna avstyrks i denna del.

Vissa övriga projekt i Västsverige

I motionerna T529 (vpk) och T549 (c) yrkas att regeringen tar initiativ till en samlad lösning av järnvägsfrågorna i Västsverige som tillgodoser såväl internationella som nationella och regionala behov.

I motion T219 (fp) begärs att en plan för utbyggnad av pendeltrafiken in mot Göteborg utarbetas.

I motion T218 (fp) framhålls att banorna Uddevalla—Herrljunga och Göteborg—Borås bör rustas upp.

I motion T223 (mp) framhålls att förbindelserna kring Göteborg och Trestad (Trollhättan, Vänersborg och Uddevalla) behöver förbättras.

I motion T247 (vpk) framhålls att satsningar på linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Vänersborg—Uddevalla—Strömstad bör göras.

I motion T510 (c) begärs att järnvägen mellan Borås och Göteborg rustas upp för pendeltrafik och trafikeras med tåg som kan hålla hög hastighet. Motionären anser att banan bör ges en sträckning förbi Landvetter flygplats.

I motionerna T535 (c,s,m,mp) och T551 (fp) framhålls att pendeltågstrafiken utefter västra stambanan bör byggas ut till Herrljunga. Enligt den förstnämnda motionen bör SJ och banverket ta ett större ansvar för matartrafiken till snabbtågen. I den sistnämnda motionen begärs också att pendeltågen gör uppehåll i Vårgårda.

I motion T558 (c) yrkas att järnvägen Uddevalla—Herrljunga—Borås rustas upp.

I motion T245 (fp) framhålls att pendeltrafik bör förekomma på linjerna Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga—Borås—Göteborg resp. Vårgårda—Alingsås—Göteborg—Göta Älv-dalen mot Trollhättan—Vänersborg.

De yrkanden som framförs i motionerna berör i huvudsak frågan hur pendeltrafiken med tåg skall utformas i Västsverige. Enligt det trafikpolitiska beslutet från förra året har numera trafikhuvudmännen ansvar även för den lokala och regionala järnvägstrafiken. Utskottet anser därför att det i första hand ankommer på trafikhuvudmännen att, i samråd med banverket och SJ, ta de initiativ om pendeltrafiken på järnväg som de anser nödvändiga. Om så skulle anses erforderligt kan regeringen tillsätta en utredningsman utan något särskilt uttalande från riksdagens sida. Något beslut av riksdagen med anledning av motionsyrkandena är enligt utskottet inte erforderligt. De avstyrks därför.

Skaraborgs län

I motion T518 (mp) yrkas att frågan om pendeltågstrafik inom Skaraborgs län utreds och att riksdagen ger regeringen till känna att lämpliga linjer är Falköping—Jönköping—Nässjö, Skövde—Hallsberg, Skövde—Alingsås samt Lidköping—Skara—Skövde—Karlsborg. Vidare framhålls att pendeltågstrafiken skall upprätthållas så att tågen stannar vid de småstationer som finns längs bansträckningen eller åtminstone en gång per kommun som banan passerar samt att trafiken skall upprätthållas från tidig morgon till sen kväll med minst en avgång per timme under veckans alla dagar.

I motion T519 (mp) yrkas att persontrafiken på banan mellan Skövde och Karlsborg återupptas, att detta bör ske efter en upprustning av banan så att X10-tåg kan användas samt att tidtabellerna skall anpassas till tågen på järnvägen mellan Stockholm och Göteborg och till de skiftgående på resp. orts industrier och vårdinrättningar.

I motion T523 (mp) framhålls att förutsättningarna för en järnväg mellan Lidköping och Skövde bör utredas, att en sådan järnväg skall ha tidtabeller som ger goda anslutningar till tågen utmed järnvägen mellan Stockholm och Göteborg och Kinnekullebanan samt att denna järnväg skulle kunna bli en viktig godstrafikled.

Utskottet anser att detta är frågor som berör den lokala och regionala trafiken i Skaraborgs län. De bör därför i första hand bedömas av trafikhuvudmannen. Utskottet avstyrker motionerna.

Värmland

I motion T228 (c,m,fp) framhålls att genom förbättringar av bandelen Örebro—Karlstad—Charlottenberg och införande av snabbtåg skulle *Värmland få en klar förbättring av kommunikationerna* med Stockholmsområdet.

I motion T229 (s) framhålls att en bekväm arbetspendling kan åstadkommas genom snabba och säkra kommunikationer på järnvägsnätet Charlottenberg—Kil—Karlstad—Kristinehamn. Motionärerna anser det också angeläget med snabba förbindelser till den planerade snabbtågsförbindelsen Stockholm—Hallsberg—Göteborg.

De i motionerna behandlade banorna ligger på stomnätet. Det ankommer därför på banverket och SJ att avgöra frågor om upprustning resp. vilka tåg och vagnar som skall utnyttjas i trafiken. Frågor om lokal och regional trafik på stomnätet får i första hand avgöras av trafikhuvudmannen.

Utskottet anser inte att motionerna bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

I motionerna T247 (vpk) och T525 (s) framhålls att det s. k. *Nykroppaprojektet* bör genomföras.

Nykroppaprojektet innebär en sammanlänkning av Bergslagsbanan och inlandsbanan i Nykroppa samt banupprustning och elektrifiering av sträckan Nykroppa—Kristinehamn.

Enligt det trafikpolitiska beslutet tillhör banan Nykroppa—Kristinehamn länsjärnvägarna. De regionala intressenterna har därmed givits möjligheter att själva besluta om investeringar. Utskottet anser att riksdagen inte bör uttala sig i dessa frågor och avstyrker därför motionerna.

I motion T247 (vpk) yrkas vidare att insatser görs för att utveckla *Fryksdalsbanan*.

Av samma skäl som utskottet redovisat ovan avstyrks motionsyrkandet om Fryksdalsbanan.

I motion T226 (c) framhålls att det är nödvändigt att en upprustning av banan Svanskog—Åmål kommer till stånd. 1988/89:TU16

Banan tillhör länsjärnvägarna. En eventuell upprustning av banan kan därmed finansieras från anslaget Byggnad av länstrafikanläggningar. Länsstyrelsen beslutar om hur tillgängliga medel från anslaget skall utnyttjas.

Med hänvisning till det anförda avstyrks motionen i denna del.

NKIJ (Deje—Hagfors)

I motion T226 (c) framhålls att enligt beslut av Uddeholm kommer den privatägda smalspåriga järnvägen mellan Deje och Hagfors att läggas ner år 1990. Motionärerna anser att staten bör satsa 60 milj. kr. från SJ:s anslag för utveckling av godstrafik för att banan skall kunna breddas.

I motion T229 (s) framhålls att möjligheterna för SJ att överta trafikansvaret bör utredas.

I motionerna T520 (fp) och T531 (s) framhålls att den fortsatta trafiken bör garanteras genom statligt stöd.

I motion T547 (mp) yrkas att banverket tar över ansvaret för underhåll och breddning samt att SJ eller NKIJ bör ha ansvaret för trafiken.

Regeringen gav den 16 mars 1989 banverket i uppdrag att från samhälls-ekonomiska utgångspunkter skyndsamt göra en analys av NKIJ och pröva förutsättningarna för att införliva banan i det statliga järnvägsnätet.

Utskottet som anser att resultatet av banverkets utredning bör avvaktas avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

Bergslagspendeln (Ludvika—Västerås)

I motion T247 (vpk) framhålls att en snabb utbyggnad och garantier för driften av Bergslagspendeln är nödvändig.

I motion T916 (vpk) yrkas att Bergslagspendeln i utbyggnadsplanerna får erforderliga medel i sådan tid att det inte blir några förseningar på dalasidan.

Bandelen Ludvika—Västerås, Bergslagspendeln, tillhör länsjärnvägarna. Efter beslut av trafikhuvudmännen har pendeltrafik på Bergslagspendeln inletts i början av detta år. Investeringar på banan finansieras från anslaget Byggnad av länstrafikanläggningar.

Utskottet anser att motionerna inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

Västerdalsbanan

En arbetsgrupp bestående av vissa kommuner, länsstyrelsen i Kopparbergs län samt företag verksamma i Sälenfjällen har utarbetat ett förslag om upprustning, elektrifiering och förlängning av Västerdalsbanan till Sälen.

I motionerna T223 (mp), T247 (vpk), T502 (c), T538 (mp) och T916 (vpk) yrkas att den ovan angivna upprustningen och förlängningen av Västerdalsbanan genomförs. I motion T538 (mp) framhålls vidare att sträckan Sälen—Särna—Ildre bör byggas ut i en andra etapp. 1988/89:TU16

Västerdalsbanan är en länsjärnväg. Investeringar på banan finansieras från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar. De lokala och regionala intressenterna har därmed stort inflytande över hur tillgängliga investeringsmedel skall utnyttjas.

Med det anförda anser utskottet att de nu behandlade motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

I motion T553 (fp) yrkas att regeringen utarbetar förslag till *principbeslut om hur trafiken i Västerdalälvens dalgång* skall byggas ut i framtiden, och då i första hand om en ny järnväg skall byggas eller om en upprustning av vägnätet skall prioriteras.

Investeringar i såväl länsjärnvägar som länsvägar finansieras från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar. Besluten grundas på samhälls-ekonomiska bedömningar. Sådana bedömningar görs även vid beslut av vägverket om byggande av riksvägar.

Med det anförda anser utskottet inte att något principbeslut av det slag som begärs i motionen är erforderligt. Motionen avstyrks därför av utskottet.

Dellenbanan (Ljusdal—Hudiksvall)

I motionerna T223 (mp), T540 (c) och T543 (vpk) yrkas att Dellenbanan görs till en särskild försöksjärnväg. Motionärerna hänvisar till de utredningar som utförts av föreningen Dellenbanans vänner. De frågor som föreningen vill ha besvarade gäller bl.a. vilken utvecklingspotential en svensk länsjärnväg har samt vilken den sammantagna effekten blir för en länsjärnvägs ekonomi om man samtidigt utvecklar teknik, organisation, säkerhetsordning, tågföring, marknadsföring m. m.

På uppdrag av Dellenbanans vänner har en utredning genomförts som syftar till att undersöka om Dellenbanan kan utnyttjas för en modern regionaltrafik på järnväg. Utredningen har överlämnats till länsstyrelsen i Gävleborgs län som kommer att inhämta synpunkter från trafikhuvudmannen och berörda kommuner.

Enligt utskottets mening ankommer det i första hand på trafikhuvudmannen, i samarbete med SJ och olika forskningsorgan, att ta de initiativ som begärs i motionerna. Beslut om en eventuell upprustning av banan fattas av länsstyrelsen. Med hänvisning till det anförda avstyrks de nu behandlade motionsyrkandena om Dellenbanan.

Snabbtåg Stockholm—Sundsvall

Länsstyrelserna i Västernorrlands och Gävleborgs län samt Sundsvalls, Hudiksvalls, Söderhamns och Gävle kommuner har genomfört en utred-

ning om snabbtåg Stockholm—Sundsvall. Enligt utredningen är projektet både företagsekonomiskt och samhällsekonomiskt lönsamt. De berörda länsstyrelserna och kommunerna upplever det som livsnödvändigt för landsändans utveckling att påskynda utbyggnaden av snabbtågförbindelsen i fråga.

I motionerna T223 (mp), T224 (fp), T247 (vpk), T524 (c) och T562 (s,m,fp,c,vpk) yrkas att snabbtåg skyndsamt inrättas på sträckan Stockholm—Sundsvall. I motion T524 (c) yrkas vidare att riksdagen anvisar banverket 300 milj. kr. för erforderliga investeringar på banan. Yrkandena motiveras bl. a. med att snabbtåg skulle för regionen innebära en kraftig ökning av tågresandet, näringslivet skulle förstärkas, möjligheterna att dagpendla skulle öka, tillgängligheten till högre utbildning skulle öka och miljö- och trafiksäkerheten skulle förbättras.

Utskottet har från banverket erfarit att den upprustning av banan som är nödvändig att genomföra för att snabbtåg skall kunna sättas i trafik kostar ca 300 milj. kr. Banverket har också uppgett att projektet är högt prioriterat. SJ är för sin del berett att sätta in den vagnmateriel som krävs.

Enligt utskottets mening står det klart att ett snabbtåg mellan Stockholm och Sundsvall skulle få mycket stor betydelse för kommunerna längs den södra Norrlandskusten. Utskottet utgår från att banverket vid sin samhällsekonomiska prövning av projektet beaktar de regionalpolitiska effekterna. Investeringskostnaderna är som framgår ovan relativt begränsade.

Med hänvisning till det anförda och till den av riksdagen fastställda ordningen för investeringsplaneringen påkallar inte de nu behandlade motionsyrkandena någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Norra stambanan m. m.

I motion T224 (fp) yrkas att norra stambanan rustas upp och att linjen Östersund—Ljusdal—Bollnäs—Gävle—Stockholm på sikt knyts till snabbtågsnätet.

I motion T232 (fp) yrkas att en fortsatt upprustning av norra stambanan görs norr om Ånge.

I motion T247 (vpk) yrkas att en kraftig upprustning genomförs på norra stambanan inkl. anslutningssträckorna Vännäs—Umeå och Bastuträsk—Skellefteå.

I motion T250 (s) framhålls att norra stambanan bör rustas upp samt att erforderliga investeringar bör göras på sträckan Östersund—Storlien.

I motion T512 (s) framhålls att det är viktigt att bygga bort de flaskhalsar som finns på norra stambanan.

I motion T541 (c) yrkas att regeringen tillsätter en utredning om snabbtåg längs norra stambanan.

Banverket genomför för närvarande ett upprustningsprogram för cirka en miljard kronor på norra stambanan. Större delen av investeringsmedlen

satsas på sträckan Ånge—Boden. Investeringarna är nödvändiga om SJ 1988/89:TU16
skall klara en förväntad ökning av godstransporterna.

Banverket har i olika sammanhang framhållit att upprustningsarbetet på norra stambanan är ett av de mest prioriterade projekten i landet. Utskottet som anser att norra stambanan har mycket stor betydelse för det svenska och då i första hand det norrländska näringslivet delar denna uppfattning. Någon åtgärd från riksdagens sida är enligt utskottets mening inte påkallad med hänvisning till pågående upprustningsarbeten och den av riksdagen fastlagda beslutsordningen för investeringar i infrastrukturen. Frågor om snabbtåg och annan persontrafik på norra stambanan och angränsande banor ankommer det närmast på SJ och banverket att avgöra.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionerna i denna del.

Inlandsbanan

I motionerna T215 (c) och T216 (c) framhålls att hela inlandsbanans fortbestånd måste garanteras, inte minst av försvarsskäl. Enligt den förstnämnda motionen bör inlandsbanan med bibanor ges en permanent ställning genom att föras till stomnätet.

I motion T247 (vpk) yrkas att inlandsbanan och de tre anslutningsbanorna Forsmo—Hoting, Storuman—Hällnäs samt Arvidsjaur—Jörn förs till stomnätet och att en upprustning på 20 milj. kr. genomförs. Det yrkas vidare att inlandsbanan skall omfatta hela sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare.

Även i motion T226 (c) begärs att inlandsbanan skall omfatta hela sträckan Kristinehamn—Gällivare och att en upprustning genomförs.

I motion T521 (c) yrkas att inlandsbanan utnämns till nationaljärnväg och att staten svarar för kostnaderna.

I motion T538 (mp) yrkas att banan Mora—Vansbro—Lesjöfors åter skall sättas in i järnvägsnätet.

I motion T502 (c) yrkas att inlandsbanan skall tillhöra stomnätet.

I motion T527 (c,m,fp,vpk) framhålls att inlandsbanan och tvärbanorna har stor betydelse för den regionala utvecklingen och att regeringen bör lägga fram förslag till ett regionalpolitiskt investeringsprogram för upprustning av inlandsbanan och tvärbanorna samt för tåg- och vagnmateriel.

I motion T232 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om tvärbanornas betydelse för den regionala utvecklingen inte minst för transport av farligt gods.

I motion T250 (s) yrkas att medel bör ställas till förfogande för en ordentlig upprustning av inlandsbanan.

Utskottet uttalade i samband med det trafikpolitiska beslutet från år 1988 att inlandsbanan mellan Mora och Gällivare har ett klart samhällsintresse och att den därför bör finnas kvar (TU 1987/88:19). Utskottet avstyrkte då motionsyrkanden om att inlandsbanetrafiken skulle omfatta hela sträckan Gällivare—Kristinehamn och att inlandsbanan skulle föras till stomnätet. Vidare avstyrkte utskottet vid detta tillfälle motionsförslag om att inlandsbanan också skulle omfatta de tre tvärbanorna.

Utskottet ställde sig bakom förslag i den trafikpolitiska propositionen att det borde prövas om persontrafiken på inlandsbanan kan bedrivas på ett sådant sätt att lokala och regionala intressenter samt turistorganisationer medverkar.

Regeringen har mot denna bakgrund i juni 1988 tillkallat en särskild förhandlingsman med uppdrag att pröva hur trafiken på inlandsbanan kan utvecklas i former som främjar en ökad turisttrafik.

Utskottet anser för sin del att resultatet av förhandlingsmannens arbete bör avvaktas.

Inlandsbanan sorterar organisatoriskt under banverket som också täcker kostnaderna för underhåll och investeringar. Det ankommer därför på banverket att utifrån en samhällsekonomisk bedömning besluta om investeringar på banan.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

Ostkustbanan

I motion T223 (mp) yrkas att banverket utreder och projekterar en förlängd ostkustbana över Örensköldsvik, Umeå, Piteå och Luleå med snabbtågsstandard.

I motion T247 (vpk) framhålls att en förlängning av ostkustbanan från Sundsvall via Umeå upp till Luleå är en viktig del i upprustningen av järnvägsnätet i norra Sverige och att den därför bör inrymmas i banverkets handlingsprogram.

I motion T563 (c,m,fp,vpk,mp) framhålls att det är viktigt att utreda en snabbtågsförbindelse Stockholm – Luleå. Enligt motionärerna har frågan om den framtida järnvägstrafiken så stor regionalpolitisk och miljömässig betydelse att den inte kan överlämnas till SJ. De yrkar därför att en parlamentarisk utredning tillsätts som får i uppdrag att utreda en utbyggnad av ostkustbanan med sträckning efter Norrlandskusten mellan Sundsvall och Luleå.

I likhet med vad utskottet anförde för ett år sedan är utskottet inte berett att uttala sig om behovet av en utbyggnad av ostkustbanan. Det ankommer i första hand på banverket att besluta i denna typ av frågor. Utskottet kan inte heller ställa sig bakom kravet på att en parlamentarisk utredning bör tillsättas med uppgift att utreda behovet av en förlängd ostkustbana.

Utskottet avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

Malmbanan

I motion T247 (vpk) framhålls att SJ bör åläggas att göra större insatser för att bibehålla och utveckla både gods- och persontransporterna på *malm*banan.

I motion T504 (s) framhålls att det är väsentligt att de nu pågående upprustningsarbetena på malmbanans södra omlopp påskyndas.

Av budgetpropositionen framgår att en gemensam svensk – norsk malm-banedelegation har tillsatts. Delegationens uppgift är i första hand att underlätta rationaliseringsarbetet genom att så snart som möjligt kartlägga vilka åtgärder som är nödvändiga för att trygga en fortsatt verksamhet vid LKAB, malmbanan, Ofotenbanan och Narviks hamn.

På malmbanans södra omlopp mellan Gällivare och Boden pågår för närvarande ett omfattande upprustningsarbete. Det program som banverket arbetar efter innebär att ett fullständigt spårbyte skall ha genomförts under första hälften av 1990-talet. Enligt utskottets mening ankommer det på banverket att besluta om investeringar på banan och på SJ att bestämma om utformningen av trafiken. Motionsyrkandena avstyrks därför av utskottet.

I motion T413 (m) framhålls bl. a. att det behövs fler fasta *renstängsel utefter malmbanan*.

Utskottet behandlade frågan om tågdödade renar i sitt betänkande TU 1987/88: 19. Då framhöll utskottet att de renstängsel som finns utmed banorna i Norrbotten till stor del finansierats med sysselsättningsmedel och att detta i första hand är en sak för arbetsmarknadsmyndigheterna och SJ att avgöra.

Utskottet som inte ändrat uppfattning i frågan avstyrker motionen i denna del.

Vissa övriga projekt

I motion T223 (mp) yrkas att en *ny ostkustbanan i södra Sverige* från Norrköping till Västervik, Kalmar och Karlskrona skyndsamt utreds och projekteras.

Det ankommer enligt utskottets mening i första hand på banverket att avgöra denna typ av frågor. Motionen avstyrks därför av utskottet i nu behandlad del.

I motionerna T502 (c) och T538 (mp) yrkas att persontrafiken återupptas på *bandelen Mora – Älvdalen*.

Banan tillhör länsjärnvägarna. Frågan om persontrafik på banan bör därför i första hand avgöras av trafikhuvudmannen. Med hänvisning härtill avstyrker utskottet motionerna i denna del.

I motionerna T223 (mp), T524 (c) och T552 (vpk,mp) yrkas att underhåll och upprustningar av såväl bana som vagnmateriel genomförs på *bandelen Sundsvall – Härnösand – Långsele* för att därigenom kunna trygga och utveckla persontrafiken.

Riksdagen beslutade förra året att bandelen skall tillhöra länsjärnvägarna. Banverket svarar därmed för underhållet av banan, medan nyinvesteringar finansieras från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar efter beslut av länsstyrelsen. Trafikhuvudmannen skall ansvara för driften av persontrafiken.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandena om bandelen Sundsvall – Långsele.

I motion T502 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning och återupptagande av persontrafiken på *Bollnäsbanan*.

I motion T555 (c) yrkas att SJ skall använda en del av sitt utvecklingsbidrag för godstrafik för investeringar på bandelen Bollnäs—Edsbyn.

De frågor som aktualiseras i motionerna är av lokal och regional karaktär. De bör därför avgöras av länsstyrelsen och trafikhuvudmannen. Utskottet avstyrker motionsyrkandena.

I motion T506 (vpk) yrkas att persontrafiken återupptas på *sträckan Ställdalen—Kil*.

Utskottet avstyrker motionsyrkandet med hänvisning till att detta är en fråga främst för trafikhuvudmannen att avgöra.

I motion T545 (c.m.fp,mp) framhålls att tillräckliga medel bör avsättas för underhåll och upprustning av *järnvägslinjen Halmstad—Nässjö*.

I motion A465 (c) yrkas att *godsbanan Mjölby—Väderstad* rustas upp och blir kvar i drift så länge kommunen så önskar.

Båda dessa bandelar tillhör länsjärnvägarna. Banverket svarar för underhållet, medan investeringar på banorna finansieras från anslaget för byggande av länstrafikanläggningar efter beslut av länsstyrelsen. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna av utskottet i nu behandlade delar.

9 Statens järnvägar

9.1 Mål och restriktioner

SJ har under hösten 1988 gjort en grundlig inventering av affärsverket. Analysen och de åtgärder som SJ avser genomföra presenteras i en affärsplan för åren 1989—1991.

Kommunikationsministern tillstyrker den allmänna inriktningen av SJ-koncernens åtgärdsprogram som innebär en tydlig kundorientering med järnvägstrafiken som bas för verksamheten.

Med hänsyn till att SJ ännu inte kunnat ta fram underlag för en mer utvecklad målformulering i likhet med vad som etablerats hos andra affärsverk inom kommunikationsområdet anser kommunikationsministern att de övergripande mål och restriktioner som angetts av riksdagen i 1988 års trafikpolitiska beslut för SJ bör gälla även framgent till rekonstruktionsperiodens utgång år 1992.

Enligt budgetpropositionen innebär detta bl. a. att SJ-koncernen gentemot kunderna skall kännetecknas av hög servicegrad, komfort, kapacitet och effektivitet. SJ-koncernen skall koncentrera sin affärsverksamhet till järnvägstrafiken där den kan utvecklas till att bli rationell och lönsam. För godstrafiken skall eftersträvas en snabb utveckling så att godsvolymen inom kombitrafiken år 2000 uppgår till minst 10 miljoner ton/år. Det ekonomiska resultatet skall successivt förbättras så att SJ-koncernen kan ge en sådan lönsamhet efter självfinansieringskravet att avkastning kan ske till staten efter rekonstruktionsperiodens utgång år 1992. Prissättningen skall ses över för att främja affärsmässighet och därmed bidra till nödvändig förbättring av det ekonomiska resultatet.

Kommunikationsministern anser vidare att en restriktion i form av ett soliditetsmål bör anges för SJ. Han anser att det ännu inte finns underlag för att slutligt ta ställning till vilket mål som bör anges i ett längre perspektiv. I avvaktan på en mer preciserad affärsplan förordas i budgetpropositionen att soliditetsmålet för affärsverket SJ anges till 40 % som en undre gräns för perioden 1989–1991.

Vad kommunikationsministern i dessa delar anfört om mål för SJ har inte givit utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

9.2 Godstrafik

I budgetpropositionen föreslås att 455 milj. kr. anvisas under anslaget Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik. Bidraget skall bl. a. användas för att utveckla nya transportlösningar såsom kombinerade lastbils- och järnvägstransporter. Ett annat viktigt syfte med ersättningen är att bidra till att tillförsäkra landets olika delar en tillfredsställande standard i deras transportförsörjning. Detta inbegriper även andra trafiklösningar än kombitrafik, t. ex. utveckling av systemtransporter med vagnslastvagnar av olika slag. Det särskilda utvecklingsbidraget skall successivt avvecklas.

I motionerna T235 (mp) och T258 (vpk) yrkas att riksdagen anvisar 200 milj. kr. resp. 182 milj. kr. utöver regeringens förslag till medelsanvisning. I motion T248 (m) yrkas att riksdagen anvisar 30 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslagit.

Utskottet tillstyrker för sin del den av regeringen föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att motionerna avstyrks i denna del.

I motion T215 (c) framhålls att kombitrafiken som i dag bara utgör 10 % av SJ:s godstransport bör omfatta 30–40 % om tio år. Vidare anføres att SJ bör stödja regionalpolitiskt viktig och utvecklingsbar vagnslasttrafik. Stödet till kombitrafiken bör inte få användas till att lägga om vagnslasttrafik till kombitrafik. SJ bör vidare enligt motionärerna uppmuntra industrispår.

I motionerna T258 (vpk) och T542 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att påbörja ett program för industrispårbygge och vagnslasttrafik. Enligt motionärerna skall ett sådant program bl. a. innehålla elektrifiering av industri- och stickspår, nyanläggning av industrispår och utveckling av gasdrivna växellok.

I motion T251 (fp) framhålls att det är önskvärt att snart nå fram till system för att enkelt föra över billaster till järnväg så att genomgångstrafiken med tunga fordon minimeras.

I motion T524 (c) yrkas att SJ utvecklar godstrafiken i Norrland i stället för att avveckla den.

Enligt 1988 års trafikpolitiska beslut skall SJ av egen kraft förbättra sitt resultat med minst 1 miljard kronor fram till år 1992. Av SJ:s affärsplan framgår att SJ:s vagnslast- och kombitrafik uppvisar förluster på åtskilliga hundra milj. kr. år 1988. Den dåliga ekonomiska situationen förklaras bl. a. av en överdimensionerad infrastruktur, produkter som inte är marknadsanpassade, försvagade relationer till utlandet och fundamentala problem med prissättning.

För att stärka godstrafikens konkurrenskraft har SJ beslutat om ett omfattande åtgärdsprogram som redovisas i affärsplanen för åren 1989–1991. Huvudinriktningen av de åtgärder som SJ planerar kan sammanfattas enligt följande:

- effektivisering av vagnslasttrafiken,
- koncentration av kombitrafiken,
- utveckling av speciallösningar för stora transporter,
- marknadsorientering,
- utveckling av effektiva informationssystem.

SJ kommer att införa tidtabellsbundna heltåg mellan bestämda fasta orter. På sikt räknar SJ med att all hantering av enstaka godsvagnar har upphört inte bara i Sverige utan även i övriga delar av världen. Transporterna till och från godsterminalerna för vidare befraktan med heltåg sker i samarbete med åkerierna. För att förstärka marknadsföringen har SJ påbörjat etableringen av s. k. kundcentra på ett 20-tal platser i landet. SJ kommer själv att erbjuda sina tjänster för såväl systemtransporter som kombitrafik till de ca 200 största kunderna. Försäljningen av transporter till övriga kunder skall ske via speditiönsföretag.

SJ skall satsa på ett 10-tal större och effektiva kombiterminaler som kompletteras med ett antal mindre terminaler. De mindre kan komma att drivas av t. ex. åkerier. SJ kommer att tillsammans med berörda kunder göra en översyn av transportflödet på bandelar med liten transportvolym. Lönsamma transporter på järnväg kommer att behållas, medan i andra fall alternativa transportlösningar som kombinerade lastbils- och järnvägs-transporter kommer att övervägas.

Temporärt räknar SJ med att åtgärdsprogrammet kommer att innebära att järnvägen genom omläggning av olönsam vagnslasttrafik kommer att reducera sin totala transportvolym. En överflyttning beräknas dock kunna ske till system- och kombitrafik som sett över en längre tidsperiod innebär ökade järnvägstransporter.

1988 års trafikpolitiska beslut innebar att en rad åtgärder genomfördes som har gett järnvägen förutsättningar att spela en viktig roll som ett konkurrenskraftigt, miljövänligt och energisnålt transportmedel. I samband med detta beslut uttalades att SJ skall sträva efter att få så stora marknadsandelar som möjligt men att det skall ske inom ramen för en tågtrafikrörelse som drivs på sunda företagsekonomiska grunder.

Som redovisats ovan befinner sig SJ:s godstrafik i en mycket svår situation. SJ har för avsikt att genomföra ett omfattande åtgärdsprogram för att komma till rätta med problemen. Det är utskottets bestämda uppfattning att om SJ inte tillåts göra de effektiviseringar som är nödvändiga, utan av

ägaren staten tvingas kvar i en ineffektiv och resursslukande organisation, så kommer det på sikt att innebära att SJ:s godstrafik inte kan hävda sig på transportmarknaden. Detta skulle leda till såväl betydande ekonomiska förluster som minskade transportmängder.

Enligt utskottets mening måste nu SJ få möjlighet att visa att det i affärsplanen redovisade åtgärdsprogrammet kommer att leda till att SJ:s godstrafik kommer att bli lönsam och att den även på sikt kommer att öka i volym.

Av det anförda följer att de nu behandlade motionerna inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

I motion T231 (fp) framhålls att den satsning som påbörjats i syfte att göra Hallsberg till en mellansvensk *terminal för kombitrafik och övriga gods-transporter* måste fullföljas.

I motion T242 (fp) yrkas att lokaliseringen av en regional godsterminal till Hässleholm bör övervägas.

I motion T250 (s) framhålls att en terminal för vagnslast- och kombitrafik bör uppföras i Östersund.

SJ har för avsikt att köra godståg för kombitrafik enligt en speciell tidtabell mellan åtta orter i Sverige. På dessa orter kommer huvudterminaler i SJ:s regi att etableras. En av huvudterminalerna kommer att placeras i Örebro eller Hallsberg. Dessa huvudterminaler kommer att kompletteras med ett antal mindre terminaler. SJ överlägger med såväl åkare, företag som kommuner om var de mindre terminalerna skall lokaliseras.

Utskottet anser att det är SJ:s sak att utifrån marknadsekonomiska bedömningar avgöra var olika terminaler skall lokaliseras. Motionerna avstyrks därför av utskottet i denna del.

I motion T510 (c) framhålls att om SJ inte i egen regi kan ta hand om godstransporterna borde möjligheten öppnas för andra intressenter att sköta godstransporterna på en viss bandel.

Enligt det trafikpolitiska beslutet har regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer bemyndigats att besluta i frågor som rör *rätten att trafikera järnvägsnätet*. Av den trafikpolitiska propositionen (1987/88: 50) framgår att SJ skall ha trafikeringsrätten för godstrafiken både på stomnätet och länsjärnvägarna.

Utskottet anser mot denna bakgrund att inget hinder för regeringen föreligger att ge trafikeringsrätten till annan intressent om SJ inte vill utnyttja den. Motionsyrkandet påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida. Det avstyrks därför.

9.3 Persontrafik

Enligt SJ:s affärsplan för åren 1989–1991 kommer för persontrafiken en omfattande kundanpassning att göras som innebär en satsning på linjer där järnvägen har förutsättningar att erbjuda en konkurrenskraftig produkt.

SJ har för avsikt att köpa 175 nya sitt-, sov- och restaurangvagnar

samtidigt som 700 äldre vagnar byggs om till modern standard. I fordonsprogrammet ingår vidare att snabbtågen skall tas i drift våren 1990 på sträckan Stockholm—Göteborg. De kortar restiden på sträckan med en timme till tre timmar och skall kunna köras med en hastighet av 200 km/tim. Före år 1994 överväger SJ att köra snabbtåg från Stockholm även på Dalarna, Östergötland, Karlstad, nedre Norrland och Malmö samt mellan Göteborg och Malmö. På vissa av dessa sträckor kommer en variant av snabbare tåg att införas som kan köra med en maximal hastighet av 160 km/tim.

Ett 50-tal stationer skall rustas upp. Upprustningen är avsedd att ge bl. a. en fräsch interiör och exteriör, förstärkta informationsmöjligheter, effektiv bagagehantering, bättre parkeringsmöjligheter, kommersiell service och smidig anslutning till buss och taxi.

En prisdifferentiering har genomförts (röda och svarta avgångar) som innebär starkare inslag av marknadsprissättning.

SJ:s persontrafik avser att ge hög prioritet åt samarbetet med trafik-huvudmännen.

I motion T223 (mp) yrkas att SJ genomför särskilda lågprissatsningar för persontrafiken.

I motion T510 (c) framhålls att SJ bör lära av stinsen i Limmared som genom att sänka priserna fick resenärerna att strömma till.

I motion T524 (c) framhålls att SJ inte har tagit regionalpolitiska hänsyn när det gäller billiga och dyra avgångar. Motionärerna begär att SJ får rimliga förutsättningar både tidsmässigt och prismässigt.

I motion T556 (mp) yrkas att en utredning tillsätts med uppgift att överväga vilket lågprissystem som är bäst och som samtidigt blir smidigt att kombinera med länstrafikbolagens system.

I motion T502 (c) begärs att tågtiderna bättre skall passa de resande. I motionen ges exempel på vad motionärerna anser vara dålig samordning.

I motion T512 (s) framhålls att det är viktigt att sovvagnstrafiken på Norrland får bättre vagnar, turtätheten blir godtagbar, servicen på tågen blir bättre och prispolitiken utformas så att tåget blir konkurrenskraftigt i norra Sverige.

I motion T224 (fp) framhålls att Ljusdal bör utrustas till en knutpunkt för tåganslutning till busstrafik till Härjedalen samt att en förutsättning för att resenärerna skall välja att åka tåg är att tidtabellerna är tillförlitliga och anpassade till resenärernas önskemål.

I motion T223 (mp) yrkas att persontågstrafiken återupptas vid många järnvägsstationer så att det åtminstone finns en järnvägsstation i varje kommun genom vilken järnvägen passerar.

I motion T256 (fp) framhålls att det vore rimligt att tågen norrut stanna i Skutskär åtminstone vid några turer samt att några tåg om dagen bör stanna i Bålsta.

I motion T528 (fp, c) framhålls att det är viktigt att underlätta för tågpendling Tierp—Uppsala genom tågstopp i Tierp. Vidare anförs att det borde vara möjligt att organisera viss pendeltrafik mellan Enköping och Stockholm med uppehåll i Bålsta och Kungsängen.

I motion T535 (c, s, m, mp) yrkas att i första hand de ordinarie tågen gör ett lämpligt antal uppehåll i Vårgårda. 1988/89:TU16

Utskottet anser att det trafikpolitiska beslutet från år 1988 gett SJ möjligheter att utvecklas till ett modernt, effektivt och kundinriktat trafikföretag med en sådan lönsamhet att det kan överleva av egen kraft. En grundförutsättning för detta beslut var att ge SJ stor frihet att självständigt agera på transportmarknaden. Om staten inte av samhällsekonomiska skäl kan acceptera nedläggning av viss trafik kan denna trafik köpas med hjälp av anslag över statsbudgeten. Vidare gör banverket samhällsekonomiska bedömningar vid beslutet om underhåll och investeringar.

Med detta synsätt blir rollfördelningen klar. SJ agerar företagsekonomiskt som i princip vilket trafikföretag som helst, medan staten svarar för den samhällsekonomiska bedömningen. Denna rollfördelning medför enligt utskottets mening att riksdag och regering inte bör ha synpunkter på frågor om tågstopp, tidtabeller, priser, vagnmateriel och andra servicefrågor. Om statsmakterna uttalade sig i denna typ av frågor skulle SJ:s möjligheter att utvecklas till ett konkurrenskraftigt och lönsamt trafikföretag allvarligt försvåras.

Av det anförda följer att samtliga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks av utskottet.

9.4 SJ-koncernen, inkl. anslaget D9.

I budgetpropositionen framhålls att för *borgensåtaganden*, bl. a. i samband med fastighetsförvaltning, bör regeringens och riksdagens kontroll kunna komma till uttryck genom fastställande av soliditetsmål. Enligt propositionen kan SJ behöva ställa borgen dels för affärsverkets åtagande, dels för annans åtagande. I de fall SJ ställer borgen för eget åtagande motsvaras borgen av ett lån som belastar soliditeten. På motsvarande sätt bör borgen som ställs för annans åtagande ges inom ramen för den fastlagda soliditeten.

Departementschefen föreslår att SJ med denna förutsättning ges möjlighet att lämna borgensförbindelse utan att någon särskild beloppsgräns behöver anges. Han anser vidare att det bör ankomma på regeringen att närmare ange hur borgensåtagandena bör regleras.

Utskottet har ingen erinran mot departementschefens förslag beträffande SJ:s borgensåtaganden.

SJ ger, från *anslaget D9. Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier*, ersättning motsvarande det belopp som SJ:s förvaltningsbolag AB Swedcarrier vid avyttring av vissa verksamheter betalar i skatt på grund av att inget koncernförhållande enligt aktiebolagslagens mening finns med SJ.

I budgetpropositionen föreslås att SJ på motsvarande sätt som vid avyttring av verksamheter ges möjlighet till att föra över obeskattade koncernbidrag från AB Swedcarrier. Detta föreslås ske genom att SJ disponerar det formella 1000-kronorsanslaget D9 även i samband med en

extraordinär utdelning av obeskattade vinstmedel. Möjligheten bör dock enligt departementschefen tidsbegränsas till att gälla under budgetåret 1989/90 och avse överföring vid ett tillfälle av erforderliga medel.

Utskottet tillstyrker såväl den föreslagna medelsanvisningen som den av regeringen föreslagna användningen av anslaget.

I motion T223 (mp) yrkas att SJ görs till ett renodlat järnvägsföretag genom att *SJ:s buss- och åkeriverksamhet* säljs ut.

Enligt det trafikpolitiska beslutet skall SJ kraftsamla sina resurser till att utveckla järnvägstrafiken. I den trafikpolitiska propositionen (1987/88: 50) framhålls att det är naturligt att sådan verksamhet som inte stärker järnvägens konkurrensmöjligheter avskiljs från koncernen. Riksdagen ställde sig bakom detta uttalande (TU 1987/88: 19, rskr. 260).

Utskottet som inte ändrat uppfattning anser att det bör ankomma på SJ:s koncernstyrelse att besluta i dessa frågor. Motionsyrkandet avstyrks därför av utskottet.

I motion T234 (fp) begärs att SJ:s ledning ges möjlighet att *avyttra ett antal av Swedcarriers dotterbolag*, i första hand de som är artfrämmande och som inte utgör affärsmässiga komplement till den huvudsakliga transportverksamheten på järnvägen.

Som framgår ovan skall enligt det trafikpolitiska beslutet SJ koncentrera sin verksamhet till järnvägstrafiken och sälja ut verksamhet som inte stärker järnvägens konkurrensmöjligheter. SJ:s koncernstyrelse har redan bemyndigande att besluta om utförsäljning av dotterbolag. Motionen påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida varför den avstyrks av utskottet.

I motion T258 (vpk) yrkas att någon avyttring av *SJ-verkstäder* ej bör ske.

I den trafikpolitiska propositionen framhölls att en omprövning bör ske successivt av verksamheter som kan ombesörjas utanför SJ genom samarbete eller genom marknadsmässig upphandling om detta skulle vara mer effektivt. Regeringen fick bemyndigande av riksdagen att medge SJ att avyttra verksamhet i enlighet med dessa riktlinjer.

SJ och ABB-ägda AGEVE har bildat ett gemensamt bolag för tyngre godsvagnsunderhåll i Östersund och Göteborg. Verksamheten vid SJ:s verkstad i Gävle förs samtidigt över till Östersund medan verkstaden i Bollnäs övertas av AGEVE. SJ har tagit detta beslut efter överläggningar med de fackliga organisationerna.

Utskottet anser i enlighet med tidigare riksdagsbeslut att riksdagen inte bör uttala sig i dessa frågor. Motionen avstyrks därför av utskottet i denna del.

9.5 Sveriges första lokomotiv

I motion T539 (m) yrkas att regeringen låter utreda möjligheterna att återuppbygga Sveriges första egentillverkade lok Förstlingen.

Utskottet som anser detta vara en fråga för SJ att avgöra avstyrker motionen.

Utskottet hemställer

Mål för järnvägspolitiken m. m.

1. beträffande målen för järnvägspolitiken

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T215 yrkande 9, 1988/89: T258 yrkande 2 i denna del och 1988/89: T502 yrkandena 1 och 2,

2. beträffande politisk ledning av järnvägen m. m.

att riksdagen avslår motion 1988/89: T258 yrkande 2 i denna del,

3. beträffande järnvägen och kvinnorna

att riksdagen avslår motion 1988/89: T247 yrkande 1,

4. beträffande SJ som aktiebolag

att riksdagen avslår motion 1988/89: T234 yrkande 5,

5. beträffande sammanslagning av vägverket och banverket

att riksdagen avslår motion 1988/89: T211,

Överflyttning av banor till stomnätet

6. beträffande Bohusbanan

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T215 yrkande 12 i denna del och 1988/89: T247 yrkande 3 i denna del,

7. beträffande bandelen Boden—Haparanda

att riksdagen avslår motion 1988/89: T215 yrkande 13,

8. beträffande Västerdalsbanan

att riksdagen avslår motion 1988/89: T247 yrkande 3 i denna del,

9. beträffande Fryksdalsbanan

att riksdagen avslår motion 1988/89: T247 yrkande 3 i denna del,

10. beträffande bandelen Sundsvall—Långsele

att riksdagen avslår motion 1988/89: T223 yrkande 11 i denna del,

11. beträffande järnvägen till och från Hargshamn

att riksdagen avslår motion 1988/89: T532 yrkande 1,

12. beträffande bandelen Åkers Styckebruk—Strängnäs

att riksdagen avslår motion 1988/89: T514,

13. beträffande bandelarna Borlänge—Mora, Borlänge—Mahung och Borlänge—Gävle

att riksdagen avslår motion 1988/89: T538 yrkande 1,

14. beträffande bandelen Vännäs—Umeå

att riksdagen avslår motion 1988/89: T232 yrkande 7,

15. beträffande riksdagsbeslut vid stomnätets avgränsning

att riksdagen avslår motion 1988/89: T215 yrkande 17,

Trafikavgifter för banutnyttjandet

16. beträffande trafikavgifter

att riksdagen lämnar motionerna 1988/89: T210 yrkande 3 i denna del, 1988/89: T215 yrkande 14, 1988/89: T223 yrkande 9, 1988/89: T232 yrkande 2, 1988/89: T502 yrkande 3, 1988/89: T512 i denna del, 1988/89: T527 yrkandena 2 och 3 och 1988/89: T564 utan särskild åtgärd,

17. beträffande *köp av interregional persontrafik*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1988/89:T205 yrkande 3, 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del, 1988/89:T215 yrkande 18, 1988/89:T228 yrkande 3, 1988/89:T229 yrkande 2, 1988/89:T232 yrkande 4, 1988/89:T235 yrkande 11, 1988/89:T240 yrkande 2, 1988/89:T248 yrkande 5, 1988/89:T258 yrkande 19 i denna del, 1988/89:T501 yrkande 2, 1988/89:T502 yrkande 5–7, 1988/89:T503, 1988/89:T510 yrkande 4, 1988/89:T517 yrkande 1, 1988/89:T522 i denna del, 1988/89:T536 yrkande 1 samt 1988/89:T541 yrkande 1 till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 583 800 000 kr.,

18. beträffande *handläggningsordningen*

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

19. beträffande *upphandling i konkurrens*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T234 yrkande 4,

20. beträffande *ersättning till trafikhuvudmännen*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1988/89:T215 yrkande 19, 1988/89:T258 yrkande 19 i denna del, 1988/89:T510 yrkande 3 och 1988/89:T916 i denna del till *Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 97 650 000 kr.,

21. beträffande *bemyndigande att omfördela medel mellan anslag*

att riksdagen godkänner regeringens förslag att bemyndiga regeringen att för budgetåret 1989/90 vid behov omfördela medel mellan anslagen H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg och H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg,

22. beträffande *bidrag endast till tågtrafik*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del, 1988/89:T215 yrkande 15 och 1988/89:T502 yrkande 12,

23. beträffande *bidrag till trafik på stomnätet*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T230 yrkande 4, 1988/89:T526 yrkande 2 och 1988/89:T544 yrkande 2,

24. beträffande *tåg till trafikhuvudmännens förfogande*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T565,

25. beträffande *utvecklingsprogram för länsjärnvägarna*

att riksdagen avslår motion 1988/89:T223 yrkande 8,

Anslag till banverket

26. beträffande *anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1988/89:T235 yrkande 7 och 1988/89:T258 yrkande 13 i denna

del till *Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 2 595 000 000 kr.,

1988/89:TU16

b) med bifall till regeringens förslag godkänner att en kostnadsram på 2 698 000 000 kr. för drift och vidmakthållande beräknas för kalenderåret 1990,

27. beträffande *medelsram för nyinvesteringar*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T215 yrkande 10 i denna del,

28. beträffande *anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1988/89: T235 yrkandena 8 och 9, 1988/89: T258 yrkande 13 i denna del och 1988/89: T507 till *Nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 583 300 000 kr.,

b) med bifall till regeringens förslag godkänner en investeringsram för nyinvesteringar i stomjärnvägar på 605 500 000 kr. för kalenderåret 1990.

29. att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 94 000 000 kr.,

30. beträffande *västkustbanan*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1988/89: T206 yrkande 1 och 2, 1988/89: T213 yrkande 3, 1988/89: T215 yrkande 11, 1988/89: T223 yrkande 14 i denna del, 1988/89: T234 yrkande 7, 1988/89: T242 yrkande 2, 1988/89: T247 yrkande 4 i denna del, 1988/89: T251 yrkande 2, 1988/89: T258 yrkande 14, 1988/89: T515, 1988/89: T537, 1988/89: T545 yrkande 1, 1988/89: T546 och 1988/89: T560 till *Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 65 000 000 kr. enligt de riktlinjer som utskottet angivit,

31. beträffande *anslag till järnvägsinspektionen*

att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag till *Järnvägsinspektionen* för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 10 300 000 kr.,

b) med bifall till regeringens förslag godkänner en kostnadsram på 10 600 000 kr. för kalenderåret 1990,

32. beträffande *anslag till försvarsuppgifter*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Banverket: Försvarsuppgifter* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 42 400 000 kr.,

33. beträffande *kommunikationer i en kris- eller krigssituation*

att riksdagen lämnar motion 1988/89: T216 yrkande 2 i denna del utan särskild åtgärd,

34. beträffande *anslag för omlokaliseringskostnader*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Banverket: Omlokaliseringskostnader* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 18 000 000 kr.,

35. beträffande *banverkets upplåning i riksgäldskontoret*
att riksdagen godkänner den av regeringen föreslagna ramen för
banverkets upplåning i riksgäldskontoret år 1990,

36. beträffande *finansiering av banverkets investeringar*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T215 yrkande 10 i denna
del, 1988/89: T234 yrkande 8, 1988/89: T240 yrkande 1, 1988/
89: T243 yrkande 4 i denna del, 1988/89: T251 yrkande 3 och 1988/
89: T554,

Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

37. beträffande *Arlandabanan*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T202 yrkande 1, 1988/
89: T234 yrkande 6, 1988/89: T243 yrkande 5 i denna del, 1988/
89: T254 yrkande 1 i denna del och 1988/89: T513,

38. beträffande *Södertälje Syd*
att riksdagen lämnar motion 1988/89: T243 yrkande 5 i denna del
utan särskild åtgärd,

39. beträffande *Grödingebanan*
att riksdagen avslår motion 1988/89: T548,

40. beträffande *fjärrtågsstation Stockholm Nord*
att riksdagen avslår motion 1988/89: T202 yrkande 2,

41. beträffande *järnvägsförbindelse till Kapellskär*
att riksdagen avslår motion 1988/89: T202 yrkande 4,

42. beträffande *utbyggnaden av spårnätet i Stockholm*
att riksdagen avslår motion 1988/89: T209 yrkande 3,

43. beträffande *bandelen Örbyhus – Hargshamn*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T256 yrkande 3, 1988/
89: T528 yrkande 2 och 1988/89: T532 yrkande 2,

44. beträffande *Mälarbanan och Svealandsbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T202 yrkande 3, 1988/
89: T223 yrkandena 13 i denna del och 14 i denna del, 1988/
89: T231 yrkande 3, 1988/89: T243 yrkande 5 i denna del, 1988/
89: T254 yrkande 1 i denna del, 1988/89: T505, 1988/89: T506 yr-
kande 1, 1988/89: T508 och 1988/89: T530,

45. beträffande *Götalandsbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T223 yrkande 13 i denna
del, 1988/89: T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89: T510 yrkande 2
och 1988/89: T533,

46. beträffande *vissa bandelar i Småland*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T1988/89: T210 yrkande 3
i denna del och 1988/89: T223 yrkande 15 i denna del,

47. beträffande *kust-till-kust-banan*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T210 yrkande 3 i denna
del, 1988/89: T230 yrkande 3, 1988/89: T522 i denna del, 1988/
89: T526 yrkande 1, 1988/89: T544 yrkande 1 och 1988/89: T557,

48. beträffande *Blekinge kustbana*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T223 yrkande 15 i denna
del, 1988/89: T247 yrkande 2, 1988/89: T534 och 1988/89: T536
yrkande 2,

49. beträffande *elektrifiering av banan Malmö—Ystad*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T217 i denna del, 1988/89:T223 yrkande 15 i denna del och 1988/89:T242 yrkande 1 i denna del,

50. beträffande *vissa övriga bandelar i Skåne m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T205 yrkande 4, 1988/89:T217 i denna del, 1988/89:T242 yrkande 1 i denna del, 1988/89:T501 yrkande 1 och 1988/89:T550,

51. beträffande *upprustning och utbyggnad av Bohusbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T215 yrkande 12 i denna del, 1988/89:T223 yrkande 14 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del och 1988/89:T509,

52. beträffande *bandelen Göteborg—Kornsjö*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T245 yrkande 2 i denna del, 1988/89:T511 och 1988/89:T516,

53. beträffande *vissa övriga projekt i Västsverige*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T218 yrkande 3, 1988/89:T219 yrkande 1, 1988/89:T223 yrkande 14 i denna del, 1988/89:T245 yrkande 2 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89:T510 yrkande 1, 1988/89:T529, 1988/89:T535 yrkande 2, 1988/89:T549, 1988/89:T551 och 1988/89:T558,

54. beträffande *järnvägen i Skaraborgs län*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T518, 1988/89:T519 och 1988/89:T523,

55. beträffande *förbättring av kommunikationerna i Värmlands län*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T228 yrkande 2 och 1988/89:T229 yrkande 1,

56. beträffande *Nykroppaprojektet*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del och 1988/89:T525,

57. beträffande *upprustning av Frykdalsbanan*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del,

58. beträffande *banan Svanskog—Åmål*
att riksdagen avslår motion 1988/89:T226 yrkande 3,

59. beträffande *banan Deje—Hagfors*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T226 yrkande 4, 1988/89:T229 yrkande 3, 1988/89:T520, 1988/89:T531 och 1988/89:T547,

60. beträffande *Bergslagspendeln*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del och 1988/89:T916 i denna del,

61. beträffande *upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1988/89:T223 yrkande 13 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del, 1988/89:T502 yrkande 8, 1988/89:T538 yrkandena 2 och 3 samt 1988/89:T916 i denna del,

62. beträffande *principbeslut om trafiken i Västerdalälvens dalgång*

63. beträffande *Dellenbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T223 yrkande 17, 1988/89: T540 och 1988/89: T543,

64. beträffande *snabbtåg Stockholm – Sundsvall*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T223 yrkande 12, 1988/89: T224 yrkande 1 i denna del, 1988/89: T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89: T524 yrkande 3 och 1988/89: T562,

65. beträffande *norra stambanan*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T224 yrkande 1 i denna del, 1988/89: T232 yrkande 5, 1988/89: T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89: T250 yrkande 3 i denna del, 1988/89: T512 i denna del och 1988/89: T541 yrkande 2,

66. beträffande *inlandsbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T215 yrkande 16, 1988/89: T216 yrkande 2 i denna del, 1988/89: T226 yrkande 2, 1988/89: T232 yrkande 6, 1988/89: T247 yrkande 4 i denna del, 1988/89: T250 yrkande 3 i denna del, 1988/89: T502 yrkande 10, 1988/89: T521, 1988/89: T527 yrkandena 1 och 4 samt 1988/89: T538 yrkande 5,

67. beträffande *ostkustbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T223 yrkande 13 i denna del, 1988/89: T247 yrkande 5 i denna del och 1988/89: T563,

68. beträffande *malmbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T247 yrkande 5 i denna del och 1988/89: T504,

69. beträffande *renstängsel utefter malmbanan*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T413 i denna del,

70. beträffande *ny ostkustbana i södra Sverige*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T223 yrkande 13 i denna del,

71. beträffande *bandelen Mora – Älvdalen*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T502 yrkande 9 och 1988/89: T538 yrkande 4,

72. beträffande *upprustning av bandelen Sundsvall – Långsele – Härnösand*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T223 yrkande 11 i denna del, 1988/89: T524 yrkande 4 och 1988/89: T552,

73. beträffande *Bollnäsbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T502 yrkande 11 och 1988/89: T555,

74. beträffande *bandelen Ställdalen – Kil*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T506 yrkande 2,

75. beträffande *bandelarna Halmstad – Nässjö och Mjölby – Väderstad*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T545 yrkande 2 och 1988/89: A465 yrkande 2,

76. beträffande *mål för statens järnvägar*

att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen här-
om anført,

Godstrafik och persontrafik

77. beträffande *anslaget för utveckling av godstrafik*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på
motionerna 1988/89: T235 yrkande 10, 1988/89: T248 yrkande 3
och 1988/89: T258 yrkande 13 i denna del till *Ersättning till statens
järnvägar för utveckling av godstrafik* för budgetåret 1989/90 anvisar
ett reservationsanslag på 455 000 000 kr.,

78. beträffande *SJ:s godstrafik*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T215 yrkandena 20 och
21, 1988/89: T251 yrkande 1, 1988/89: T258 yrkande 12, 1988/
89: T524 yrkande 2 och 1988/89: T542,

79. beträffande *terminaler för kombitrafik m. m.*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T231 yrkande 4, 1988/
89: T242 yrkande 3 och 1988/89: T250 yrkande 3 i denna del,

80. beträffande *rätten att trafikera järnvägsnätet*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T510 yrkande 5,

81. beträffande *SJ:s persontrafik*

att riksdagen avslår motionerna 1988/89: T223 yrkandena 10 och
18, 1988/89: T224 yrkande 1 i denna del, 1988/89: T256 yrkande 1,
1988/89: T502 yrkande 4, 1988/89: T510 yrkande 6, 1988/89: T512 i
denna del, 1988/89: T524 yrkande 1, 1988/89: T528 yrkande 1,
1988/89: T535 yrkande 1 och 1988/89: T556,

SJ-koncernen

82. beträffande *borgensåtaganden*

att riksdagen bemyndigar regeringen att besluta om vilka regler som
skall gälla för statens järnvägars borgensåtaganden,

83. beträffande *utdelning från AB Swedcarrier*

att riksdagen godkänner att statens järnvägar tillförs utdelning från
AB Swedcarrier på det sätt som föredragande departementschefen
förordat,

84. att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Ersättning
till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier*
för budgetåret 1989/90 anvisar ett förslagsanslag på 1 000 kr.,

85. beträffande *SJ:s buss- och åkeriverksamhet*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T223 yrkande 7,

86. beträffande *avyttring av dotterbolag*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T234 yrkande 9,

87. beträffande *SJ:s verkstäder*

att riksdagen avslår motion 1988/89: T258 yrkande 15,

Stockholm den 13 april 1989

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Olle Östrand (s), Kenth Skårvik (fp), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Rune Johansson (s), Sten-Ove Sundström (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Jarl Lander (s), Anita Jönsson (s), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp).

Reservationer

1. Målen för järnvägspolitiken (mom. 1)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Som framgår" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Eldriven järnvägstrafik är det mest energieffektiva och miljövänliga transportmedel som finns i landet. Starka skäl talar därför för att kraftfulla satsningar görs under de närmaste åren för att ge vårt land ett modernt och effektivt järnvägsnät anpassat till dagens och morgondagens situation.

För att kunna åstadkomma ett sådant järnvägsnät krävs mångdubbelt större investeringar än de 10 miljarder kronor under de närmaste tio åren som riksdagen beslutade om i samband med förra årets trafikpolitiska beslut. Bara utbyggnaderna av vissa större projekt såsom Grödingebanan, västkustbanan, Arlandabanan, Mälarbanan, Svealandsbanan, norra stambanan, spårkapaciteten genom Stockholm samt nödvändig spårupprustning för snabbtågen beräknas kosta ca 16,5 miljarder kronor.

Ett av de viktigaste trafikpolitiska målen måste vara att i så stor utsträckning som möjligt föra över godstransporter från landsväg till järnväg. Ett sätt att åstadkomma detta är att utveckla kombitrafiken. Detta får dock enligt utskottets mening inte innebära att godstrafiken läggs ner på de medellånga avstånden. Utskottet anser därför att den omfattande nedläggning av godstrafik som SJ beslutat om och som SJ planerar att genomföra inte kan accepteras. Huvudstrategin bör vara att satsa på vagnslasttrafik som via ett finfördelat nät når ut till kunderna. Detta kräver i sin tur en omfattande anläggning av industrispår.

En betydande utglesning av persontrafiken har genomförts under senare år. Banor har lagts ner och många turer har dragits in. Denna utveckling kan enligt utskottets mening inte accepteras. Betydligt större statliga insat-

ser krävs därför för att trygga och utveckla samhällsekoniskt och socialt motiverad persontrafik även då denna är företagsekonomiskt olönsam. 1988/89:TU16

Utskottet anser det vidare nödvändigt att genom statliga insatser höja standarden på länsjärnvägarna för att därigenom skapa möjligheter till en ökad kollektivtrafik på järnväg.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna T215 (c), T258 (vpk) och T502 (c) i denna del till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. *beträffande målen för järnvägspolitiken*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T215 yrkande 9, 1988/89:T258 yrkande 2 i denna del och 1988/89:T502 yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Politisk ledning av järnvägen m. m. (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Det trafikpolitiska" och slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att regering och riksdag måste utöva en kontinuerlig ledning över järnvägssystemet och inte undandra sig sitt ansvar genom bolagisering och utförsäljning. Endast en politisk ledning kan mobilisera tillräckligt opinionsmässigt stöd bland allmänhet och organisationer för järnvägens långsiktiga överlevnad och utveckling.

Utskottet anser vidare att uppdelningen av SJ i ett banverk och ett trafikföretag var olycklig. Järnvägen måste åter bli en sammanhållen enhet som ansvarar för trafik, banor och verkstäder. Arbetet för en återgång till en sammanhållen organisation bör inledas omedelbart.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T258 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. *beträffande politisk ledning av järnvägen m. m.*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. SJ som aktiebolag (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m) och Hugo Bergdahl (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T234 (fp) att det är viktigt att SJ får en organisation och en juridisk struktur som under-

lättar för företaget att möta tidens krav. Det innebär att SJ bör utformas som ett aktiebolag med den större flexibilitet och självständighet som därmed skulle uppnås. SJ behöver därmed inte nödvändigtvis privatiseras. Skäl kan dock finnas att pröva frågan om delat ägarskap. 1988/89:TU16

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T234 (fp) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *SJ som aktiebolag*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T234 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Bohusbanan och bandelen Boden – Haparanda (mom. 6 och 7)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Runc Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser:

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet behandlade" och slutar med "till stomnätet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att såväl Bohusbanan som bandelen Boden – Haparanda bör föras till stomnätet. Med dessa förslag vill utskottet markera vikten av att järnvägstrafiken planeras i ett nordiskt helhetsperspektiv.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T215 (c) och T247 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 och 7 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *Bohusbanan*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T215 yrkande 12 i denna del och 1988/89:T247 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. beträffande *bandelen Boden – Haparanda*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Västerdalsbanan (mom. 8)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "regional karaktär" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att Västerdalsbanan bör överföras till stomnätet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T247 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

1988/89:TU16

8. beträffande *Västerdalsbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T247 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Fryksdalsbanan (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Av samma" och slutar med "till stomnätet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att Fryksdalsbanan bör överföras till stomnätet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T247 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *Fryksdalsbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T247 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Bandelen Sundsvall – Långsele (mom. 10)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T223 (mp) att bandelen Sundsvall – Långsele bör överföras till stomnätet.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *bandelen Sundsvall – Långsele*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkande 11 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Riksdagsbeslut vid stomnätets avgränsning (mom. 15)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Som framgår" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att frågan om överflyttning av bandelar mellan stombjörnar och länsbjörnar har så stor betydelse att beslut härom bör fattas av riksdagen. Därmed skapas enligt utskottets mening vissa garanti-

er för att bandelar inte läggs ned i onödan. Så kan bli fallet om regeringen 1988/89:TU16
överför en bana från stomnätet till länsjärnvägarna och trafikhuvud-
mannen inte har ekonomiska möjligheter att fortsätta driften trots att
denna är samhällsekonomiskt lönsam.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T215 (c) tillstyrks i
denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. *beträffande riksdagsbeslut vid stomnätets avgränsning*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 17 som
sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Köp av interregional persontrafik (mom. 17)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Sten Andersson i Malmö (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Utskottet
anser" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande
lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T248 (m) att riksdagen under
anslaget Köp av interregional persontrafik bör anvisa 483,8 milj. kr., dvs.
100 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslagit.

Utskottets ställningstagande innebär att samtliga övriga motionsyrkan-
den som nu behandlats avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. *beträffande köp av interregional persontrafik*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T248 yrkande 5. med
anledning av regeringens förslag samt med avslag på motionerna
1988/89:T205 yrkande 3, 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del,
1988/89:T215 yrkande 18, 1988/89:T228 yrkande 3, 1988/89:T229
yrkande 2, 1988/89:T232 yrkande 4, 1988/89:T235 yrkande 11,
1988/89:T240 yrkande 2, 1988/89:T258 yrkande 19 i denna del,
1988/89:T501 yrkande 2, 1988/89:T502 yrkandena 5–7,
1988/89:T503, 1988/89:T510 yrkande 4, 1988/89:T517 yrkande 1,
1988/89:T522 i denna del, 1988/89:T536 yrkande 1 och
1988/89:T541 yrkande 1 samt med avslag på motion 1988/89:T248
yrkande 5 till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för bud-
getåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 483 800 000 kr.,

10. Köp av interregional persontrafik (mom. 17)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Utskottet
anser" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande
lydelse:

Avtalet mellan SJ och transportrådet innebär att vissa turer inte köptes.
Det gäller viss nattågstrafik till övre Norrland, en enkeltur Storlien—

Östersund, sovtåget till Oslo mellan Kil och Charlottenberg samt vissa turer på banorna Jönköping—Nässjö, Kalmar/Karlskrona—Göteborg, Kristianstad—Hässleholm och Östersund—Sundsvall. 1988/89:TU16

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T215 (c) att riksdagen bör anvisa 70 milj. kr. utöver regeringens förslag för att möjliggöra köp även av denna trafik. Härav följer att motion T248 (m) avstyrks.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med övriga motionsyrkanden helt eller delvis blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. *beträffande köp av interregional persontrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 18, med anledning av regeringens förslag och motionerna 1988/89:T205 yrkande 3, 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del, 1988/89:T228 yrkande 3, 1988/89:T229 yrkande 2, 1988/89:T232 yrkande 4, 1988/89:T235 yrkande 11, 1988/89:T240 yrkande 2, 1988/89:T258 yrkande 19 i denna del, 1988/89:T501 yrkande 2, 1988/89:T502 yrkandena 5—7, 1988/89:T503, 1988/89:T510 yrkande 4, 1988/89:T517 yrkande 1, 1988/89:T522 i denna del, 1988/89:T536 yrkande 1 och 1988/89:T541 yrkande 1 samt med avslag på motion 1988/89:T248 yrkande 5 till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 653 800 000 kr.,

11. Köp av interregional persontrafik (mom. 17)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det, i avvaktan på att en utbyggnad av järnvägsnätet kan ske, nödvändigt att upprätthålla befintlig persontrafik. Utskottet anser därför att riksdagen under anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg bör anvisa 300 milj. kr. mer än vad regeringen föreslagit.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion T235 (mp) tillstyrks i denna del och syftet med yrkandet i motion T258 (vpk) om högre anslag blir tillgodosett. Även syftet med övriga nu behandlade motionsyrkanden om bibehållande av persontrafik torde bli tillgodosett i och med utskottets ställningstagande. Motion T248 (m) avstyrks i denna del.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. *beträffande köp av interregional persontrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T235 yrkande 11, med anledning av regeringens förslag och motionerna 1988/89:T205 yrkande 3, 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del, 1988/89:T215 yrkande 18, 1988/89:T228 yrkande 3, 1988/89:T229 yrkande 2,

1988/89:T232 yrkande 4, 1988/89:T240 yrkande 2, 1988/89:T258 1988/89:TU16
yrkande 19 i denna del, 1988/89:T501 yrkande 2, 1988/89:T502
yrkandena 5–7, 1988/89:T503, 1988/89:T510 yrkande 4,
1988/89:T517 yrkande 1, 1988/89:T522 i denna del, 1988/89:T536
yrkande 1 och 1988/89:T541 yrkande 1 samt med avslag på motion
1988/89:T248 yrkande 5 till *Köp av interregional persontrafik på
järnväg* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på
883 000 000 kr.,

12. Upphandling i konkurrens (mom. 19)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i
Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Riksdagen
har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T234 (fp) att
upphandlingen av trafikfjänssterna bör ske i konkurrens och läggas ut på
entreprenad till andra trafikordnare än SJ om det visar sig mer kost-
nadseffektivt. Ett öppet anbudsförfarande bör ingå i rutinerna för upp-
handlingen.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att motion T234 (fp) tillstyrks i
denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *upphandling i konkurrens*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T234 yrkande 4 som sin
mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

13. Ersättning till trafikhuvudmännen (mom. 20)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Den ovan"
och slutar med "större bidrag" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T215 (c) att riksdagen under
anslaget Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på
järnväg bör anvisa 7 milj. kr. mer än vad regeringen föreslagit, dvs. det
belopp som transportrådet hemställt om i sin anslagsframställning. Ut-
skottets ställningstagande innebär att motion T258 (vpk) delvis blir tillgo-
dosedd i denna del. Övriga motionsyrkanden avstyrks av utskottet.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *ersättning till trafikhuvudmännen*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 19, med
anledning av regeringens förslag och motion 1988/89:T258 yrkande
19 i denna del samt med avslag på motionerna 1988/89:T510 yrkan-
de 3 och 1988/89:T916 i denna del till *Ersättning till trafikhuvud-
männen för köp av viss persontrafik på järnväg* för budgetåret
1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 104 650 000 kr.,

14. Ersättning till trafikhuvudmännen (mom. 20)

1988/89:TU16

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Den ovan" och slutar med "större bidrag" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T258 (vpk) att riksdagen under anslaget Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg bör anvisa 40% mer än vad regeringen föreslagit, dvs. 136,71 milj. kr. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med övriga motionsyrkanden torde bli tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 20 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *ersättning till trafikhuvudmännen*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 19 i denna del samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1988/89:T215 yrkande 19, 1988/89:T510 yrkande 3 och 1988/89:T916 i denna del till *Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 136 710 000 kr.,

15. Bidrag endast till tågtrafik (mom. 22)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "för tågtrafik" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna att bidraget till trafikhuvudmännen endast bör utgå till tågtrafik. Regeringen bör återkomma till riksdagen med en redovisning för vilka konsekvenser detta får för principöverenskommelsen mellan staten, kommunförbunden och Svenska lokaltrafikföreningen.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att motionerna T215 (c) och T502 (c) tillstyrks och syftet med motion T210 (c) blir tillgodosett i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *bidrag endast till tågtrafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T215 yrkande 15 och 1988/89:T502 yrkande 12 samt med anledning av motion 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

16. Bidrag till trafik på stomnätet (mom. 23)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Utskottet menar" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att rättviseskäl talar för att bidrag till trafikhuvudmännen bör utgå även om de bedriver lokal och regional trafik på stomnätet. Regeringen bör därför snarast återkomma till riksdagen med förslag om ett sådant bidragssystem.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. beträffande *bidrag till trafik på stomnätet*
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T230 yrkande 4, 1988/89:T526 yrkande 2 och 1988/89:T544 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. Tåg till trafikhuvudmännens förfogande (mom. 24)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Utskottet som" och slutar med "därför motionen" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslagen i motionen att de tåg som skall ställas till trafikhuvudmännens förfogande bör vara eldrivna och att huvudmännen bör ges möjlighet att välja mellan vagnmateriel och bidrag motsvarande den kapitalkostnad SJ tidigare fått ersättning från staten för.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *tåg till trafikhuvudmännens förfogande*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T565 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

18. Utvecklingsprogram för länsjärnvägarna (mom. 25)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Enligt det" och på s. 28 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att en statlig satsning bör göras på länsjärnvägarna under en femårsperiod. Avsikten skall vara att utveckla den regionala trafiken så att länsjärnvägarna långsiktigt blir attraktiva för trafikhuvudmännen eller privata intressenter.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

25. beträffande *utvecklingsprogram för länsjärnvägarna*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

19. Anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (mom. 26)

1988/89:TU16

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "år 1990" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T258 (vpk) att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 40% utöver regeringens förslag, dvs. 3 633 milj. kr. Kostnadsramen för kalenderåret 1990 bör anges till 3 780 milj. kr. Syftet med motion T235 (mp) blir med detta ställningstagande tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 13 i denna del samt med anledning av regeringens förslag och motion 1988/89:T235 yrkande 7 till *Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 3 633 000 000 kr.,

b) med anledning av regeringens förslag godkänner att en kostnadsram på 3 780 000 000 kr. för drift och vidmakthållande beräknas för kalenderåret 1990,

20. Anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (mom. 26)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "år 1990" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T235 (mp) att riksdagen under detta anslag bör anvisa 420 milj. kr. utöver regeringens förslag för nästa budgetår, dvs. 3 015 milj. kr. Kostnadsramen för kalenderåret 1990 bör anges till 3 135 milj. kr. Syftet med motion T258 (vpk) blir därmed delvis tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1988/89:T235 yrkande 7 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1988/89:T258 yrkande 13 i denna del till *Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 3 015 000 000 kr.,

b) med anledning av regeringens förslag godkänner att en kostnadsram på 3 135 000 000 kr. för drift och vidmakthållande beräknas för kalenderåret 1990,

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet menar att det står klart att den investeringsram på 10 miljarder kronor under de närmaste tio åren som riksdagen lagt fast inte på långa vägar ger utrymme för den mycket kraftfulla förnyelse som erfordras om järnvägen skall kunna hävda sig i framtiden. En summering av de femton nya projekt som redovisades i den trafikpolitiska propositionen slutade på närmare 30 miljarder kronor. Vid en investeringsnivå i enlighet med riksdagsbeslutet kan därför flera av de mest lönsamma och intressanta projekten för att förnya järnvägsnätet fullbordas först en bra bit efter sekelskiftet.

Mot denna bakgrund anser utskottet att riksdagen bör slå fast att inriktningen bör vara en investeringsram på 40 miljarder kronor fram till år 2000. Utskottet avser då investeringar som finansieras över statsbudgeten. Det betyder att de sammanlagda investeringarna kan bli större om andra intressenter, t. ex. kommuner och företag, medverkar till finansieringen.

Utskottets ställningstagande innebär att många av förslagen i motionerna om investeringar i nya banor och upprustningar av befintliga banor torde kunna genomföras före år 2000. En del av projekten kan genomföras betydligt tidigare än så. Utskottet tänker bl. a. på följande projekt: Arlandabanan, Mälarbanan, Svealandsbanan, utbyggnad av spårkapaciteten genom Stockholm, norra stambanan, spårupprustning för snabbtåg till Göteborg, Malmö och Sundsvall, västkustbanan, Bohusbanan, kust-till-kustbanan, Blekinge kustbana och inlandsbanan.

Enligt den beslutsordning som riksdagen bestämt är det emellertid banverket som efter en samhällsekonomisk prövning skall avgöra hur tillgängliga investeringsmedel skall användas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T215 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *medelsram för nyinvesteringar*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkande 10 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

22. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar (mom. 28)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T258 (vpk) att de sammanlagda behoven av person- och godstransporter samt av fjärr-

och närtrafik fordrar omfattande investeringar i bannät, el- och signalsystem, fordon och kringanläggningar.

1988/89:TU16

Den av riksdagen fastlagda investeringsramen på 10 miljarder kronor på tio år är enligt utskottets mening helt otillräcklig. Utskottet anser att inriktningen bör vara att staten över statsbudgeten finansierar investeringar på 45 miljarder kronor under den närmaste tioårsperioden. En sådan högre ram skulle möjliggöra att många av de angelägna investeringsprojekt som förs fram i motionerna skulle kunna genomföras relativt skyndsamt.

För att uppnå en investeringsram på 45 miljarder kronor är det nödvändigt att riksdagen under detta anslag anvisar betydligt mer pengar än vad regeringen föreslagit. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion T258 (vpk) att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 816,6 milj. kr., dvs. en ökning med 40% i förhållande till regeringens förslag. Investeringsramen för kalenderåret 1990 bör anges till 847,7 milj. kr. Utskottet tillstyrker även förslaget i motion T235 (mp) att anslaget skall få användas för investeringar i länsjärnvägar och på inlandsbanan samt till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med övriga motionsyrkanden torde bli tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. *beträffande anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar*
att riksdagen

a) med bifall till motionerna 1988/89:T235 yrkande 9 och 1988/89:T258 yrkande 13 i denna del samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1988/89:T235 yrkande 8 och 1988/89:T507 till *Nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 816 600 000 kr.,

b) med anledning av regeringens förslag godkänner en investeringsram för nyinvesteringar i stomjärnvägar på 847 700 000 kr. för kalenderåret 1990,

23. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar (mom. 28)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att den medelsram för nyinvesteringar på 10 miljarder kronor under tio år som riksdagen beslutade om i samband med det trafikpolitiska beslutet förra året är helt otillräcklig. Om järnvägen skall kunna öka personresorna och ta över godstransporter från lastbilarna krävs mångdubbelt större investeringar.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T235 (mp) att ett investeringsprogram på ca 65 miljarder kronor, varav 40 miljarder kronor för nya banor, bör genomföras fram till sekelskiftet. Ett sådant program ger utrymme att genomföra flertalet av de angelägna projekt som tas upp i de motioner som utskottet senare kommer att behandla. En sådan medelsram gör det också möjligt att höja standarden på många av länsjärnvägar-

na för att därigenom skapa möjligheter till en ökad kollektivtrafik på järnväg. 1988/89:TU16

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T235 (mp) att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 2 083,3 milj. kr., dvs. 1 500 milj. kr. mer än vad regeringen föreslår. Investeringsramen för kalenderåret 1990 bör anges till 2 162,6 milj. kr. Vidare tillstyrks förslaget i motionen att anslaget även skall få användas för investeringar i länsjärnvägar och på inlandsbanan samt till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med övriga motionsyrkanden blir tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar*
att riksdagen

a) med bifall till motion 1988/89:T235 yrkandena 8 och 9 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1988/89:T258 yrkande 13 i denna del och 1988/89:T507 till *Nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 2 083 300 000 kr.,

b) med anledning av regeringens förslag godkänner en investeringsram på 2 162 600 000 kr. för kalenderåret 1990.

24. Västkustbanan (mom. 30)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "inte erforderligt" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna att en fortsatt utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan är mycket angelägen att genomföra. Banverket har i sin anslagsframställning begärt att ca 180 milj. kr. för verksamhetsåret 1990 anvisas under anslaget Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar för den fortsatta dubbelspårsutbyggnaden på sträckan Göteborg—Kungsbacka (ca 100 milj. kr. för budgetåret 1989/90). Den totala kostnaden för återstående del av denna utbyggnad är ca 405 milj. kr. Målsättningen för både banverket och regionen är att utbyggnaden skall vara klar år 1992. När så är fallet kommer pendeltågstrafik att kunna etableras på sträckan.

Utskottet anser, mot bakgrund av miljösituationen i Göteborgsområdet, att det är nödvändigt att föra över så mycket biltrafik som möjligt till järnvägen. Enligt utskottets mening bör därför banverket erhålla den medelsanvisning som verket begärt för att dubbelspårsutbyggnaden till Kungsbacka skall kunna genomföras i den takt som planeras. Det betyder att riksdagen under anslaget Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar bör anvisa 100 milj. kr. för nästa budgetår. Kvarstående kostnader, då hänsyn också tagits till hur mycket banverket kan bidra med från ordinär anslag, får anvisas från detta anslag kommande budgetår.

I samband med förra årets trafikpolitiska beslut uttalade riksdagen att staten skall ta ett särskilt ansvar för planeringen och tillkomsten av infrastruktur som svarar mot nationella och internationella transportbehov. Enligt utskottets mening står det klart att västkustbanan är en järnvägsträcka som svarar mot sådana behov, varför det är ett statligt ansvar att svara för underhåll och utbyggnad på denna bana. Däremot får berörda kommuner bl. a. svara för kostnaderna för de tåg och de stationsupprustningar som är nödvändiga för pendeltågstrafiken.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med samtliga nu behandlade motionsyrkanden helt eller delvis torde bli tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande västkustbanan

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1988/89:T206 yrkandena 1 och 2, 1988/89:T213 yrkande 3, 1988/89:T215 yrkande 11, 1988/89:T223 yrkande 14 i denna del, 1988/89:T234 yrkande 7, 1988/89:T242 yrkande 2, 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del, 1988/89:T251 yrkande 2, 1988/89:T258 yrkande 14, 1988/89:T515, 1988/89:T537, 1988/89:T545 yrkande 1, 1988/89:T546 och 1988/89:T560 till *Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 100 000 000 kr.,

25. Västkustbanan (mom. 30)

Kenth Skårvik och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 31 börjar med "Utskottet vill" och slutar med "inte erforderligt" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det väsentligt att en fortsatt utbyggnad av dubbelspåret på västkustbanan kan genomföras. Enligt utskottets mening bör inte minst mot bakgrund av det stora behov som finns att minska biltätheten i Göteborgsområdet dubbelspåret mellan Göteborg och Kungsbacka färdigställas så snart som möjligt. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motionerna T234 (fp) och T251 (fp) att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 50 milj. kr. under anslaget Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar, dvs. 25 milj. kr. mer än vad regeringen föreslagit.

Härutöver är det möjligt för banverket att lånefinansiera delar av investeringen. Kostnaderna för dessa lån kan senare avräknas från banverkets investeringsram.

Med det anförda anser utskottet att utbyggnaden av bandelen Göteborg – Kungsbacka kan förverkligas i enlighet med banverkets planer.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med övriga motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande västkustbanan

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T234 yrkande 7 och 1988/89:T251 yrkande 2 samt med anledning av regeringens

förslag och motionerna 1988/89:T206 yrkandena 1 och 2, 1988/89:TU16 1988/89:T213 yrkande 3, 1988/89:T215 yrkande 11, 1988/89:T223 yrkande 14 i denna del, 1988/89:T242 yrkande 2, 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del, 1988/89:T258 yrkande 14, 1988/89:T515, 1988/89:T537, 1988/89:T545 yrkande 1, 1988/89:T546 och 1988/89:T560 till *Särskilda nyinvesteringar i stombjörnvägar* för budgetåret 1989/90 anvisar ett reservationsanslag på 50 000 000 kr.,

26. Kommunikationerna i en kris- eller krigssituation (mom. 33)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 32 börjar med "Inom den" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandet i motion T216 (c) att riksdagen bör ge regeringen till känna att behovet av kommunikationer i en kris- eller krigssituation bör beaktas vid beslut om nedläggningar av person- och godstrafik på järnväg. Järnvägsnätet har enligt utskottets mening stor betydelse för totalförsvaret.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 33 bort ha följande lydelse:

33. beträffande *kommunikationerna i en kris- eller krigssituation* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T216 yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

27. Finansiering av banverkets investeringar (mom. 36)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m) och Hugo Bergdahl (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 33 börjar med "Beträffande förslaget" och på s. 34 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls bl. a. i motionerna T234 (fp) och T554 (m) är det enligt utskottets mening angeläget att ge banverket ökade möjligheter att lånefinansiera delar av investeringsverksamheten. Banverket bör därför beviljas möjlighet att uppta lån på den privata marknaden. Banverket får på detta sätt större självständighet att göra prioriteringar inom den investeringsram för de kommande tio åren som riksdagen fastställde år 1988. Kostnaderna för lånen får räknas av från investeringsramen. Banverket ges på detta sätt ökade möjligheter att själv avgöra olika projekts placering i tiden.

Utskottet anser vidare att banverket bör ges möjlighet, såsom begärs i motion T554 (m), att betala kapitalkostnaderna för lån till investeringar med hjälp av förhöjda avgifter på den bandel som omfattas av investeringen. Därmed skulle också på detta område likställighet uppnås med vägtrafi-

ken, vilket var ett av syftena med bildandet av banverket och införandet av den s. k. vägtrafikmodellen. 1988/89:TU16

Utskottets förslag till friare former för finansiering av banverkets investeringar i kombination med ansträngningar från banverket och SJ att få andra intressenter såsom kommuner och företag att bidra till kostnaderna för olika investeringsprojekt torde innebära att järnvägsinvesteringar för betydligt mer än 10 miljarder kronor kan genomföras under de närmaste tio åren.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

36. *beträffande finansiering av banverkets investeringar*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T215 yrkande

10 i denna del, 1988/89:T234 yrkande 8, 1988/89:T240 yrkande 1, 1988/89:T243 yrkande 4 i denna del, 1988/89:T251 yrkande 3 och 1988/89:T554 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

28. Grödingebanan (mom. 39)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Utskottet, som" och slutar med "avstyrker motionen" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T548 (mp) går den föreslagna sträckningen av Grödingebanan genom naturkänsliga områden som har klassats som riksintresse ur friluftssynpunkt.

Utskottet anser mot denna bakgrund att möjligheten bör prövas att bygga de två nya spåren längs befintlig spårsträckning, varvid särskilt bör prövas om spåret kan gå under jord i Tumbaområdet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T548 (m) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. *beträffande Grödingebanan*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T548 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

29. Järnvägsförbindelse till Kapellskär (mom. 41)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Beslut om" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T202 (c) att regeringen bör överväga möjligheterna till en ny järnvägsförbindelse som förbinder Kapellskär och Norrtälje med stombanenätet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T202 (c) tillstyrks i 1988/89:TU16 denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 41 bort ha följande lydelse:

41. *beträffande järnvägsförbindelse till Kapellskär*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T202 yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

30. Bandelen Örbyhus—Hargshamn (mom. 43)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "I början" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet ser positivt på att järnvägsfärjor kommer att sättas in mellan Hargshamn och Nystad i Finland. För att klara den ökande järnvägstrafiken bör såsom framhålls i motionerna banan mellan Örbyhus och Hargshamn rustas upp.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna blir tillgodosett i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 43 bort ha följande lydelse:

43. *beträffande bandelen Örbyhus—Hargshamn*
att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T256 yrkande 3, 1988/89:T528 yrkande 2 och 1988/89:T532 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

31. Mälarbanan och Svealandsbanan (mom. 44)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 37 börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att ett så omfattande utredningsmaterial om Mälarbanan föreligger att en utbyggnad bör inledas så snart som möjligt. Vidare bör en projektering av Svealandsbanan skyndsamt påbörjas. Ett genomförande av de två projekten skulle avsevärt förstärka järnvägens konkurrenskraft gentemot bilismen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T223 (m) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden till väsentlig del torde bli tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. *beträffande Mälarbanan och Svealandsbanan*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkandena 13 i denna del och 14 i denna del samt med anledning av motionerna 1988/89:T202 yrkande 3, 1988/89:T231 yrkande 3, 1988/89:T243 yrkande 5 i denna del, 1988/89:T254 yrkande 1 i denna del, 1988/89:T505, 1988/89:T506 yrkande 1, 1988/89:T508 och 1988/89:T530 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 38 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med den uppfattning som framförs i motionerna T223 (mp) och T247 (vpk) att Götalandsbanan är ett angeläget projekt att genomföra. Enligt utskottets mening bör projektet inrymmas i den investeringsplan för åren 1991–2000 som banverket för närvarande utarbetar. En projektering av banan bör skyndsamt påbörjas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 45 bort ha följande lydelse:

45. *beträffande Götalandsbanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T223 yrkande 13 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89:T510 yrkande 2 och 1988/89:T533 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

33. Vissa bandelar i Småland (mom. 46)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 38 börjar med "De banor" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandet i motion T223 (mp) att bandelen Nässjö–Oskarshamn bör upprustas till modern standard. Utskottet delar vidare den uppfattning som framförs i motion T210 (c) att det är angeläget att upprusta banan Hultsfred–Linköping.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T223 (mp) tillstyrks i denna del och motion T210 (c) delvis blir tillgodosedd, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 46 bort ha följande lydelse:

46. *beträffande vissa bandelar i Småland*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkande 15 i denna del och med anledning av motion 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

34. Kust-till-kust-banan (mom. 47)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 38 börjar med "Kust-till-kust-banan" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

En utredning om kust-till-kust-banan som initierats bl. a. av landshövdingarna i de sex länen längs banan visar att denna bana är en viktig förbindelselänk mellan Sydostsverige och västkusten. Utredningen visar

att restiden mellan Karlskrona/Kalmar och Göteborg kan förkortas med 30 minuter genom ett förbättrat underhåll av banan. Om dessutom modern vagnmateriel sätts in kan restiden förkortas ytterligare. 1988/89:TU16

Utskottet delar den uppfattning som framförs i utredningen och motionerna att banan bör rustas upp och moderna vagnar utnyttjas för trafiken.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

47. *beträffande kust-till-kust-banan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T210 yrkande 3 i denna del, 1988/89:T230 yrkande 3, 1988/89:T522 i denna del, 1988/89:T526 yrkande 1, 1988/89:T544 yrkande 1 och 1988/89:T557 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

35. Blekinge kustbana (mom. 48)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 39 börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Blekinge kustbana fördes till stomnätet så sent som för ett år sedan vilket innebär att banverket har ansvar för underhåll och upprustning av banan. Enligt utskottets mening är förutsättningarna för ett ökat resande på Blekinge kustbana gynnsamma då befolkningstätheten längs banan är stor. För att kunna öka resandet krävs dock att banan rustas upp. Utskottet anser därför att en upprustning och elektrifiering av Blekinge kustbana skyndsamt bör genomföras.

Transportrådet och SJ har kommit överens om att Blekinge kustbana bör föras över till länsjärnvägarna mindre än ett år efter riksdagsbeslutet att banan skall tillhöra stomnätet. Enligt utskottets mening skulle detta innebära en dödsdom för banan, särskilt om en överföring skulle ske innan banan har rustats upp. Utskottet anser att riksdagen bör uttala att Blekinge kustbana även fortsättningsvis skall tillhöra stomnätet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 48 bort ha följande lydelse:

48. *beträffande Blekinge kustbana*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T223 yrkande 15 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 2, 1988/89:T534 och 1988/89:T536 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 39 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 40 slutar med "behandlade delar" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att banan Malmö—Ystad bör elektrifieras så snart som möjligt. Därigenom ökar möjligheterna för järnvägstrafiken på banan att konkurrera med bilismen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T217 (c), T223 (mp) och T242 (fp) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga motionsyrkanden om järnvägstrafiken i Skåne avstyrks med hänvisning till att det ankommer på trafikhuvudmannen att besluta i dessa frågor.

dels att utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. beträffande *elektrifiering av banan Malmö—Ystad*
att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T217 i denna del, 1988/89:T223 yrkande 15 i denna del och 1988/89:T242 yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

37. Upprustning och utbyggnad av Bohusbanan (mom. 51)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Kenth Skårvik (fp), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 40 börjar med "Utskottet har" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är en strategiskt viktig fråga att erhålla bra järnvägsförbindelser mellan Göteborg och Oslo för att därigenom utveckla järnvägen till ett bra alternativ till vägtrafiken på E6:an. Den nuvarande enkelspåriga förbindelsen till Oslo via Kornsjö är inte tillräcklig.

Utskottet delar därför den uppfattning som framförs i motionerna att Bohusbanan bör rustas upp och förlängas till Norge. Därigenom skulle helt nya möjligheter skapas för en konkurrenskraftig person- och godstrafik på järnväg. Stora miljövinster skulle uppnås genom att landsvägstrafiken skulle kunna begränsas. Regeringen bör snarast uppta diskussioner med den norska regeringen om järnvägsförbindelserna mellan Göteborg och Oslo.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionsyrkandena blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 51 bort ha följande lydelse:

51. beträffande *upprustning och utbyggnad av Bohusbanan*
att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T215 yrkande 12 i denna del, 1988/89:T223 yrkande 14 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del och 1988/89:T509 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Kenth Skårvik (fp), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 41 börjar med "De yrkanden" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Miljösituationen är mycket allvarlig i Västsverige. Av bl. a. detta skäl finns det i Göteborgsregionen ett starkt intresse av att bygga ut järnvägs-systemet. På sikt torde det vara nödvändigt att genomföra en dubbelspårs-utbyggnad på samtliga fem järnvägslinjer som i dag går till Göteborg. På dessa järnvägslinjer förekommer såväl lokal och regional trafik som betydelsefull nationell och internationell trafik.

I början av 1980-talet tillsatte regeringen en förhandlingsman som fick i uppdrag att lösa frågorna om pendeltågstrafiken i Storstockholm (den s. k. Strängööverenskommelsen). Regeringen har vidare utsett en förhandlingsman för att åstadkomma en lösning av frågan om utbyggnaden av järnvägstrafiken runt Mälaren.

Utskottet anser att regeringen även bör ta ett liknande initiativ för att finna en samlad lösning av järnvägsfrågorna i Västsverige.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena torde bli tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 53 bort ha följande lydelse:

53. *beträffande vissa övriga projekt i Västsverige*
att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T218 yrkande 3, 1988/89:T219 yrkande 1, 1988/89:T223 yrkande 14 i denna del, 1988/89:T245 yrkande 2 i denna del, T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89:T510 yrkande 1, 1988/89:T529, 1988/89:T535 yrkande 2, 1988/89:T549, 1988/89:T551 och 1988/89:T558 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

39. Nykroppaprojektet (mom. 56)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 42 börjar med "Enligt det" och slutar med "därför motionerna" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att Nykroppaprojektet bör inrymmas i banverkets kommande investeringsplaner.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 56 bort ha följande lydelse:

56. *beträffande Nykroppaprojektet*
att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del och 1988/89:T525 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

40. Upprustning av Fryksdalsbanan (mom. 57)

1988/89:TU16

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 42 börjar med "Av samma" och slutar med "om Fryksdalsbanan" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T247 (vpk) att en upprustning av Fryksdalsbanan bör inrymmas i banverkets investeringsplaner.

dels att utskottets hemställan under 57 bort ha följande lydelse:

57. *beträffande upprustning av Fryksdalsbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

41. Bergslagspendeln (mom. 60)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 43 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna att tillräckliga medel måste avsättas för en upprustning av banan.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna i denna del tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. *beträffande Bergslagspendeln*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del och 1988/89:T916 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

42. Upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan (mom. 61)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 44 som börjar med "Västerdalsbanan är" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en förlängning av Västerdalsbanan till Sälén är väsentligt av turist-, miljö- och regionalpolitiska skäl. Banverket bör därför ges i uppdrag att skyndsamt påbörja en sådan projektering.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna i denna del helt eller delvis blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 61 bort ha följande lydelse:

61. *beträffande upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T223 yrkande 13 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del, 1988/89:T502

yrkande 8, 1988/89:T538 yrkandena 2 och 3 samt 1988/89:T916 i 1988/89:TU16 denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

43. Dellenbanan (mom. 63)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 44 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "om Dellenbanan" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening är det angeläget att få reda på vilken utvecklingspotential som en länsjärnväg har om man utvecklar såväl teknik som organisation, säkerhetsordning, tågföring, marknadsföring m.m

Utskottet tillstyrker därför förslagen i motionerna att Dellenbanan bör göras till försöksjärnväg. Banan är lämplig för ett sådant försök eftersom den är normalspårig, med ett befolkningsunderlag som ligger i gränsskiktet för bärkraftig persontrafik.

dels att utskottets hemställan under 63 bort ha följande lydelse:

63. beträffande *Dellenbanan*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T223 yrkande 17, 1988/89:T540 och 1988/89:T543 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

44. Snabbtåg Stockholm – Sundsvall (mom. 64)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 45 som börjar med "Enligt utskottets" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

En snabbtågsförbindelse mellan Stockholm och Sundsvall skulle få mycket stor betydelse för kommunerna längs den södra Norrlandskusten. Såsom utredningen om snabbtåget visar skulle

- tågresandet mer än fördubblas,
- näringslivet stärkas,
- de lokala arbetsmarknaderna vidgas,
- området bli intressant som alternativ till Stockholmsregionen,
- tillgängligheten till högre utbildning öka,
- miljö- och trafiksäkerheten förbättras.

Mot denna bakgrund och med hänvisning till de begränsade kostnaderna anser utskottet att banverket bör genomföra nödvändig banupprustning så att snabbtåget kan sättas i trafik så snart som möjligt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 64 bort ha följande lydelse:

64. beträffande *snabbtåg Stockholm – Sundsvall*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T223 yrkande

12, 1988/89:T224 yrkande 1 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89:T524 yrkande 3 och 1988/89:T562 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört, 1988/89:TU16

45. Norra stambanan (mom. 65)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 46 som börjar med "Banverket har" och på s. 46 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T247 (vpk) är en upprustning av norra stambanan en viktig förutsättning för en ökad godstrafik på järnväg. För närvarande är kapacitetstaket nått på vissa bandelar. En kraftig upprustning av norra stambanan krävs därför liksom av vissa anslutningsbanor. Utskottet ställer sig vidare bakom yrkandet i motion T541 (c) att regeringen bör låta utreda förutsättningarna för snabbtåg på banan mellan Stockholm och Östersund.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna i denna del till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 65 bort ha följande lydelse:

65. beträffande *norra stambanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T224 yrkande 1 i denna del, 1988/89:T232 yrkande 5, 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del, 1988/89:T250 yrkande 3 i denna del, 1988/89:T512 i denna del och 1988/89:T541 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

46. Inlandsbanan (mom. 66)

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 47 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att stor oklarhet har uppstått om inlandsbanans framtid som en följd av 1988 års trafikpolitiska beslut. En rad skäl – trafikpolitiska, försvarspolitiska, regionalpolitiska, näringspolitiska, miljöpolitiska och turistmässiga – talar för att inlandsbanans fortbestånd garanteras.

Enligt utskottets mening bör banan omfatta hela sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare samt de tre tvärbanorna Forsmo–Hoting, Storuman–Hällnäs och Arvidsjaur–Jörn. Inlandsbanan bör vidare föras till stomnätet. Därigenom tryggas banans framtid samtidigt som banverket ges ansvar för banans underhåll liksom för nödvändig upprustning, vilken utskottet förutsätter skyndsamt kommer till stånd.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att de nu behandlade motionsyrkandena om inlandsbanan till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 66 bort ha följande lydelse:

1988/89:TU16

66. *beträffande inlandshanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T215 yrkande 16, 1988/89:T216 yrkande 2 i denna del, 1988/89:T226 yrkande 2, 1988/89:T232 yrkande 6, 1988/89:T247 yrkande 4 i denna del, 1988/89:T250 yrkande 3 i denna del, 1988/89:T502 yrkande 10, 1988/89:T521, 1988/89:T527 yrkandena 1 och 4 samt 1988/89:T538 yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

47. Ostkustbanan (mom. 67)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindförss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 47 börjar med "I likhet" och på s. 45 slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en förlängning av ostkustbanan från Sundsvall via Örnköldsvik och Umeå till Luleå skulle ha stor betydelse för utvecklingen i Norrland. Regeringen bör därför uppdra åt banverket att utreda en förlängd ostkustbana med inriktning på att en projektering skall kunna påbörjas inom ett par år.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att syftet med motionerna i denna del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 67 bort ha följande lydelse:

67. *beträffande ostkustbanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T223 yrkande 13 i denna del, 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del och 1988/89:T563 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

48. Malmбанan (mom. 68)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 48 börjar med "På malmбанans" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T247 (vpk) att SJ måste åläggas att göra större insatser för att bibehålla och utveckla både gods- och personaltransporterna.

Vad utskottet nu anför, vilket innebär att motion T247 (vpk) tillstyrks i denna del och syftet med motion T504 (s) torde bli tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 68 bort ha följande lydelse:

68. *beträffande malmбанan*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T247 yrkande 5 i denna del och med anledning av motion 1988/89:T504 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anför,

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 48 börjar med "Det ankommer" och slutar med "behandlad del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T223 (mp) behövs en ny ostkustbana i södra Sverige från Norrköping till Västervik, Kalmar och Karlskrona. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motionen att regeringen låter utreda och projektera en sådan bana.

dels att utskottets hemställan under 70 bort ha följande lydelse:

70. beträffande *ny ostkustbana i södra Sverige*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkande 13 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

50. Upprustning av bandelen Sundsvall – Långsele – Härnösand (mom. 72)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 48 börjar med "Riksdagen beslutade" och slutar med "bandelen Sundsvall – Långsele" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna att underhåll och upprustning av såväl bana som vagnmateriel bör genomföras för att därigenom trygga och utveckla persontrafiken.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 72 bort ha följande lydelse:

72. beträffande *upprustning av bandelen Sundsvall – Långsele – Härnösand*
att riksdagen med anledning av motionerna 1988/89:T223 yrkande 11 i denna del, 1988/89:T524 yrkande 4 och 1988/89:T552 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

51. Anslaget för utveckling av godstrafik (mom. 77)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Sten Andersson i Malmö (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 50 börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T248 (m) att riksdagen bör anvisa 425 milj. kr., dvs. 30 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslagit. Härav följer att övriga motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 77 bort ha följande lydelse:

77. beträffande *anslaget för utveckling av godstrafik*
att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T248 yrkande 3 med anledning av regeringens förslag samt med avslag på motionerna

52. Anslaget för utveckling av godstrafik (mom. 77)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 50 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandet i motion T235 (mp) att riksdagen under detta anslag bör anvisa 655 milj. kr., dvs. 200 milj. kr. mer är vad regeringen föreslagit. Härav följer att yrkandet i motion T258 (vpk) blir tillgodosett medan yrkandet i motion T248 (m) avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 77 bort ha följande lydelse:

77. beträffande *anslaget för utveckling av godstrafik* att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T235 yrkande 10, med anledning av motion 1988/89:T258 yrkande 13 i denna del samt med avslag på regeringens förslag och motion 1988/89:T248 yrkande 3 till *Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik* anvisar ett reservationsanslag på 655 000 000 kr.,

53. SJ:s godstrafik (mom. 78)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 51 som börjar med "1988 års" och på s. 52 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det inte minst av miljöpolitiska skäl är nödvändigt att öka godstransporterna på järnväg. Det gäller inte minst kombitrafiken som i dag bara utgör 10% av SJ:s godstransporter. Som framhålls i motion T215 (c) bör målsättningen vara att kombitrafiken skall motsvara 30–40% av SJ:s godstransporter om tio år. Större delen av dagens bilburna transittrafik bör kunna gå med tåg.

SJ har beslutat att lägga ned ett stort antal godsterminaler. Det betyder att det i stora delar av Sveriges inland kommer att saknas terminaler vilket leder till en överflyttning av gods från järnväg till lastbil. En sådan utveckling strider enligt utskottets mening mot riksdagens trafikpolitiska beslut som markerade vikten av att öka godstransporterna på järnväg. SJ har vidare planer på att lägga ned ytterligare ett stort antal godsterminaler i södra Sverige.

Utskottet anser att vissa terminaler behöver läggas ned som ett led i en nödvändig rationaliseringsprocess. Det är emellertid ytterst tveksamt om de av SJ redovisade planerna på nedläggningar kan accepteras av miljöskäl. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen med en redovisning av vilka miljöpolitiska och andra effekter som uppstår till följd av SJ:s planer beträffande godstrafiken.

Som framhålls i motion T215 (c) är en relativt sett stor andel av kombi-

trafiken före detta vagnslasttrafik. En del av statens stöd till SJ:s godstrafik bör därför utnyttjas för att utveckla vagnslasttrafiken så att den kan bibehållas på relativt trafikstarka godstrafikbanor som t. ex. Skövde—Karlsborg, Falköping—Tidaholm, Mellerud—Bengtsfors, Armhem—Lilla Edet, Åmål—Svanskog och Bollnäs—Edsbyn. Stödet till kombitrafiken bör inte få användas till att i första hand lägga om vagnslasttrafik till kombitrafik. Utskottet anser det vidare angeläget att SJ uppmuntrar industrispår.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T215 (c) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 78 bort ha följande lydelse:

78. *beträffande SJ:s godstrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T215 yrkandena 20 och 21 samt med anledning av motionerna 1988/89:T251 yrkande 1, 1988/89:T258 yrkande 12, 1988/89:T524 yrkande 2 och 1988/89:T542 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

54. SJ:s godstrafik (mom. 78)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 51 som börjar med "1988 års" och på s. 52 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Möjligheten att uppnå det blygsamma målet om en 30-procentig minskning av kväveutsläppen beror till stor del på om det går att styra över godstrafik från landsvägarna till järnvägarna.

Som framhålls i motion T542 (vpk) har lastbilarna i dag i praktiken monopol på lokala transporter upp till 10 mil och dominerar helt på regional nivå (10–30 mil). I dag pågår en massiv överföring av gods, bl. a. malm och skogsråvara, från järnväg till lastbil i norra Sverige. Transportrådets prognoser visar att järnvägen kommer att förlora ytterligare godsvolymer till lastbilarna.

Denna utveckling är dels ett resultat av många års försummelser i fråga om investeringar dels en följd av den marknadsanpassning av SJ som blev ett resultat av 1988 års trafikpolitiska beslut. De uteblivna investeringarna har lett till en situation där en växande andel av järnvägsnätet drabbas av hastighetsbegränsningar, ofta med en högsta tillåten hastighet som understiger den som gällde på 1950-talet.

För att öka godstransporterna på järnväg krävs att en utvecklingsplan för miljövänliga och trafiksäkra godstransporter tas fram. En sådan utvecklingsplan skall bl. a. innehålla förslag om elektrifiering av industri- och stickspår i industriområden med stora godsflöden, nyanläggning av industrispår samt utveckling av nya gasdrivna växellok.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T258 (vpk) och T542 (vpk) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

78. beträffande *SJ:s gods trafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T258 yrkande 12 och 1988/89:T542 samt med anledning av motionerna 1988/89:T215 yrkandena 20 och 21, 1988/89:T251 yrkande 1 och 1988/89:T524 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

55. SJ:s persontrafik (mom. 81)

Viola Claesson (vpk) och Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 54 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

1988 års trafikpolitiska beslut innebär att staten ställde hårda lönsamhetskrav på SJ, vilket har inneburit att SJ enbart satsar på de mest vinstrika linjerna. Det har också inneburit att SJ genomfört prishöjningar vilket stimulerar folk att åka bil. Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T223 (mp) att lönsamhetskravet på SJ bör omprövas så att det blir möjligt att utveckla en service- och lågprisprofil som innebär att SJ kan bli hela svenska folkets järnväg.

Utskottet kan också ställa sig bakom yrkandet i motion T556 (mp) att regeringen bör tillsätta en utredning som skall ta reda på vilket lågprissystem som är bäst och som på ett smidigt sätt går att samordna med länstrafikbolagens biljettsystem.

Utskottet tillstyrker vidare förslaget i motion T223 (mp) att det bör finnas åtminstone en järnvägsstation i varje kommun genom vilken järnvägen passerar. Det innebär att persontrafiken bör återupptas vid många stationer.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T223 (mp) och T556 (mp) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden helt eller delvis blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 81 bort ha följande lydelse:

81. beträffande *SJ:s persontrafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1988/89:T223 yrkandena 10 och 18 och 1988/89:T556 samt med anledning av motionerna 1988/89:T224 yrkande 1 i denna del, 1988/89:T256 yrkande 1, 1988/89:T502 yrkande 4, 1988/89:T510 yrkande 6, 1988/89:T512 i denna del, 1988/89:T524 yrkande 1, 1988/89:T528 yrkande 1 och 1988/89:T535 yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

56. SJ:s buss- och åkeriverksamhet (mom. 85)

Hans Lindforss (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 55 som börjar med "Enligt det" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T223 (mp) att SJ bör göras till ett renodlat järnvägsföretag. SJ:s buss- och åkeriverksamhet bör därför säljas ut. På så sätt kan SJ mer effektivt satsa på järnvägstrafik, utan att snegla på alternativa, företagsekonomiskt kanske mer lönsamma, satsningar på vägtrafik.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 85 bort ha följande lydelse:

85. *beträffande SJ:s buss- och åkeriverksamhet*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T223 yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

57. SJ:s verkstäder (mom. 87)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 55 som börjar med "I den" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att järnvägen skall vara en sammanhållen enhet. Det gäller trafik, bana och verkstäder. Mot denna bakgrund bör, enligt utskottets mening, någon utförsäljning av SJ:s verkstäder inte komma i fråga.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T258 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 87 bort ha följande lydelse:

87. *beträffande SJ:s verkstäder*

att riksdagen med bifall till motion 1988/89:T258 yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilda yttranden

1. Medelsram för nyinvesteringar (mom. 27)

Viola Claesson (vpk) anför:

I motion T258 (vpk) framhålls att ett tioårigt investeringsprogram på 45 miljarder kronor bör genomföras. Något formellt yrkande härom finns emellertid inte i motionen. Av detta skäl stöder jag centerns yrkande om en investeringsram på 40 miljarder kronor fram till år 2000. Vpk står dock självfallet fast vid sin uppfattning om att ett investeringsprogram på 45 miljarder kronor bör genomföras under tio år.

2. Medelsram för nyinvesteringar (mom. 27)

Hans Lindforss (mp) anför:

I motion T235 (mp) framhålls att ett investeringsprogram på 65 miljarder kronor bör genomföras fram till sekelskiftet, varav 40 miljarder kronor för nya banor. Något formellt yrkande härom finns emellertid inte i motionen.

Jag stöder därför centerns yrkande om en investeringsram på 40 miljarder kronor fram till år 2000. Miljöpartiet de gröna har dock inte ändrat uppfattning om behovet av ett program på 65 miljarder kronor.

3. Finansiering av banverkets investeringar (mom. 36)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anför:

Enligt motion T215 (c) bör det övervägas att ge banverket möjligheter att tillgodogöra sig medel från försäljningar av mark och andra anläggningar för nyinvesteringar. Det framhålls vidare att banverket bör undersöka förutsättningarna att genom samverkan med kommuner och landsting och/eller enskilda företag åstadkomma delfinansiering av olika projekt samt att möjligheter bör skapas att finansiera investeringar av långsiktig karaktär genom upplåning. Det anförs också att kapitalmarknaden visar att det bör vara möjligt att genom emission av järnvägsobligationer finansiera ett betydligt ambitiösare investeringsprogram än vad direktfinansiering över statsbudgeten medger.

Riksgäldskontoret skall se över formerna för de affärsdrivande verkens finansiering av sina investeringar. Kommittén kommer att avrapportera denna del av sitt uppdrag före den 1 juli 1989. Med hänvisning härtill avstår vi från att reservera oss till förmån för de yrkanden om finansiering av banverkets investeringar som förs fram i motion T215 (c).

4. Bandelen Örbyhus—Hargshamn (mom. 43)

Kenth Skårvik (fp), Hugo Bergdahl (fp), Elving Andersson (c) och Rune Thorén (c) anför:

I likhet med motionärerna anser vi det angeläget att godstransporterna så långt möjligt förs över från landsväg till järnväg. Inte minst gäller detta transittrafik. Det är därför positivt att järnvägsfärjor kommer att sättas in mellan Hargshamn och Nystad i Finland. Banan behöver rustas upp. Eftersom vi anser att beslut om underhåll och upprustning av banan bör tas av banverket och länsstyrelsen avstår vi emellertid från att reservera oss.

5. Blekinge kustbana (mom. 48)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anför:

I motionerna T247 (vpk) och T534 (s,m,c,vpk) framhålls att riksdagen bör uttala att Blekinge kustbana bör kvarstå i stomnätet.

Vår uppfattning är att frågor om överflyttning av banor mellan stombanor och länsjärnvägarna har så stor betydelse att beslut härom bör fattas av riksdagen. (Se reservation 8). Härav följer att något särskilt uttalande om att Blekinge kustbana bör kvarstå i stomnätet inte är erforderligt.

6. Mål för statens järnvägar (mom. 76)

1988/89:TU16

Elving Andersson (c), Viola Claesson (vpk), Rune Thorén (c) och Hans Lindforss (mp) anför:

Vi har i ett flertal reservationer till detta betänkande framfört synpunkter som strider mot de mål för SJ som regeringen vill att riksdagen skall ställa sig bakom. För att undvika en upprepning av dessa synpunkter avstår vi i detta sammanhang från att reservera oss mot vad departementschefen anfört om målen för SJ.

Översikt över motionernas behandling

1988/89:TU16

Bilaga

Motion nr 1988/89: T	Motionsyrkandena behandlas på nedan angivna ställen i		
	utskottets yttrande s.	utskottets hemställan mom.	reservation nr
202 yrk. 1	35	37	
yrk. 2	36	40	
yrk. 3	36	44	31
yrk. 4	36	41	29
205 yrk. 3	24	17	9, 10, 11
yrk. 4	39	50	
206 yrk. 1	30	30	24, 25
yrk. 2	30	30	24, 25
209 yrk. 3	36	42	
210 yrk. 3	20, 24, 26, 38	16, 17, 22, 46, 47	9, 10, 11, 15, 33, 34
211	19	5	
213 yrk. 3	30	30	24, 25
215 yrk. 9	18	1	1
yrk. 10	28, 32	27, 36	21, 27
yrk. 11	30	30	24, 25
yrk. 12	20, 40	6, 51	4, 37
yrk. 13	20, 48	7	4
yrk. 14	23	16	
yrk. 15	26	22	15
yrk. 16	46	66	46
yrk. 17	22	15	8
yrk. 18	24	17	9, 10, 11
yrk. 19	26	20	13, 14
yrk. 20	50	78	53, 54
yrk. 21	50	78	53, 54
216 yrk. 2	32, 46	33, 66	26, 46
217 delvis	39	49, 50	36
218 yrk. 3	41	53	38
219 yrk. 1	41	53	38
223 yrk. 7	55	85	56
yrk. 8	27	25	18
yrk. 9	23	16	
yrk. 10	53	81	55
yrk. 11	20, 48	10, 72	7, 50
yrk. 12	45	64	44
yrk. 13	36, 37, 44, 47,		
	48	44, 45, 61, 67, 70	31, 32, 42, 47, 49
yrk. 14	30, 36, 40, 41	30, 44, 51, 53	24, 25, 31, 37, 38
yrk. 15	38, 39	46, 48, 49	33, 35, 36
yrk. 17	44	63	43
yrk. 18	53	81	55
224 yrk. 1	45, 53	64, 65, 81	44, 45, 55
226 yrk. 2	46	66	46
yrk. 3	43	58	
yrk. 4	43	59	
228 yrk. 2	42	55	
yrk. 3	24	17	9, 10, 11
229 yrk. 1	42	55	
yrk. 2	24	17	9, 10, 11
yrk. 3	43	59	
230 yrk. 3	38	47	34
yrk. 4	27	23	16
231 yrk. 3	36	44	31
yrk. 4	52	79	
232 yrk. 2	23	16	
yrk. 4	25	17	9, 10, 11
yrk. 5	45	65	45
yrk. 6	46	66	46
yrk. 7	20	14	
234 yrk. 4	25	19	12

Motion nr 1988/89: T	Motionsyrkandena behandlas på nedan angivna ställen i		
	utskottets yttrande s.	utskottets hemställan mom.	reservation nr
yrk. 5	19	4	3
yrk. 6	35	37	
yrk. 7	30	30	24, 25
yrk. 8	33	36	27
yrk. 9	55	86	
235 yrk. 7	28	26a	19, 20
yrk. 8	29	28a	22, 23
yrk. 9	29	28a	22, 23
yrk. 10	50	77	51, 52
yrk. 11	24	17	9, 10, 11
240 yrk. 1	33	36	27
yrk. 2	24	17	9, 10, 11
242 yrk. 1	39	49, 50	36
yrk. 2	30	30	24, 25
yrk. 3	52	79	
243 yrk. 4 delvis	33	36	27
yrk. 5 delvis	35, 36	37, 38, 44	31
245 yrk. 2	40, 41	52, 53	38
247 yrk. 1	19	3	
yrk. 2	39	48	35
yrk. 3	20	6, 8, 9	4, 5, 6
yrk. 4	30, 40, 42, 44,		
	46	30, 51, 57, 61, 66	24, 25, 37, 40, 42, 46
yrk. 5	37, 41, 42, 43,		
	45, 47	45, 53, 56, 60, 64,	32, 38, 39, 41, 44, 45,
		65, 67, 68	47, 45
248 yrk. 3	50	77	51, 52
yrk. 5	24	17	9, 10, 11
250 yrk. 3	45, 46, 52	65, 66, 79	45, 46
251 yrk. 1	50	78	53, 54
yrk. 2	30	30	24, 25
yrk. 3	33	36	27
254 yrk. 1	35, 36	37, 44	31
256 yrk. 1	53	81	55
yrk. 3	36	43	30
258 yrk. 2	18	1, 2	1, 2
yrk. 12	50	78	53, 54
yrk. 13	28, 29, 50	26a, 28a, 77	19, 20, 22, 23, 51, 52
yrk. 14	30	30	24, 25
yrk. 15	55	87	57
yrk. 19	24, 26	17, 20	9, 10, 11, 13, 14
413 delvis	48	69	
501 yrk. 1	39	50	
yrk. 2	24	17	9, 10, 11
502 yrk. 1	18	1	1
yrk. 2	18	1	1
yrk. 3	23	16	
yrk. 4	53	81	55
yrk. 5	24	17	9, 10, 11
yrk. 6	24	17	9, 10, 11
yrk. 7	24	17	9, 10, 11
yrk. 8	44	61	42
yrk. 9	48	71	
yrk. 10	46	66	46
yrk. 11	49	73	
yrk. 12	26	22	15
503	24	17	9, 10, 11
504	47	68	48
505	36	44	31
506 yrk. 1	36	44	31
yrk. 2	49	74	
507	29	28a	22, 23
508	36	44	31

Motion nr 1988/89: T	Motionsyrkandena behandlas på nedan angivna ställen i		
	utskottets yttrande s.	utskottets hemställan mom.	reservation nr
509	40	51	37
510 yrk. 1	41	53	38
yrk. 2	37	45	32
yrk. 3	26	20	13, 14
yrk. 4	24	17	9, 10, 11
yrk. 5	52	80	
yrk. 6	53	81	55
511	40	52	
512	23,45,53	16, 65, 81	45, 55
513	35	37	
514	20	12	
515	30	30	24, 25
516	40	52	
517 yrk. 1	25	17	9, 10, 11
518	41	54	
519	42	54	
520	43	59	
521	46	66	46
522	24, 38	17, 47	9, 10, 11, 34
523	42	54	
524 yrk. 1	53	81	55
yrk. 2	50	78	53, 54
yrk. 3	45	64	44
yrk. 4	48	72	50
525	42	56	39
526 yrk. 1	38	47	34
yrk. 2	27	23	16
527 yrk. 1	46	66	46
yrk. 2	23	16	
yrk. 3	23	16	
yrk. 4	46	66	46
528 yrk. 1	53	81	55
yrk. 2	36	43	30
529	41	53	38
530	36	44	31
531	43	59	
532 yrk. 1	20	11	
yrk. 2	36	43	30
533	38	45	32
534	39	48	35
535 yrk. 1	54	81	55
yrk. 2	41	53	38
536 yrk. 1	24	17	9, 10, 11
yrk. 2	39	48	35
537	30	30	24, 25
538 yrk. 1	20	13	
yrk. 2	44	61	42
yrk. 3	44	61	42
yrk. 4	48	71	
yrk. 5	46	66	46
539	55	88	
540	44	63	43
541 yrk. 1	24	17	9, 10, 11
yrk. 2	45	65	45
542	50	78	53, 54
543	44	63	43
544 yrk. 1	38	47	34
yrk. 2	27	23	16
545 yrk. 1	30	30	24, 25
yrk. 2	49	75	
546	30	30	24, 25
547	43	59	
548	35	39	28

Motion nr
1988/89: T

Motionsyrkandena behandlas på nedan angivna ställen i

1988/89:TU16

Bilaga

	utskottets yttrande s.	utskottets hemställan mom.	reservation nr
549	41	53	38
550	39	50	
551	41	53	38
552	48	72	50
553	44	62	
554	33	36	27
555	49	73	
556	53	81	55
557	38	47	34
558	41	53	38
560	30	30	24, 25
562	45	64	44
563	47	67	47
564	23	16	
565	27	24	17
916 delvis	26, 43, 44	20, 60, 61	13, 14, 41, 42
A 465 yrk. 2	49	75	

<i>Sammanfattning</i>	1
<i>Propositionen</i>	2
<i>Motionerna</i>	3
<i>1988 års trafikpolitiska beslut</i>	17
<i>Utskottet</i>	18
1 Mål för järnvägspolitiken m. m.	18
2 Överflyttning av banor till stomnätet	20
3 Trafikavgifter för banutnyttjandet	22
4 Anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg ..	23
5 Anslaget H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg	26
6 Anslag till banverket	28
6.1 D1. Drift och vidmakthållande av statliga järnvägar	28
6.2 D2. Nyinvesteringar i stomjärnvägar	28
6.3 D3. Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader ..	29
6.4 D4. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar (västkust- banan)	29
6.5 D5. Järnvägsinspektionen	32
6.6 D6. Banverket: Försvarsuppgifter	32
6.7 D7. Banverket: Omlokiseringskostnader	32
7 Finansiering av banverkets investeringar	32
8 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar	34
Samhällsekonomisk investeringsplanering	34
Arlandabanan	35
Vissa övriga projekt i Stockholms och Uppsala län	35
Mälarbanan och Svealandsbanan	36
Götalandsbanan	37
Småland	38
Kust-till-kust-banan (Kalmar/Karlskrona – Göteborg)	38
Blekinge kustbana	38
Skåne	39
Bohusbanan	40
Göteborg – Kornsjö	40
Vissa övriga projekt i Västsverige	41
Skaraborgs län	41
Värmland	42
NKIJ (Deje – Hagfors)	43
Bergslagspendeln (Ludvika – Västerås)	43
Västerdalsbanan	43
Dellenbanan (Ljusdal – Hudiksvall)	44
Snabbtåg Stockholm – Sundsvall	44
Norra stambanan m. m.	45
Inlandsbanan	46
Ostkustbanan	47
Malmbanan	47
Vissa övriga projekt	48
9 Statens järnvägar	49
9.1 Mål och restriktioner	49
9.2 Godstrafik	50
9.3 Persontrafik	52
9.4 SJ-koncernen, inkl. anslaget D9.	54
9.5 Sveriges första lokomotiv	55
10 Hemställan	56

<i>Reservationer</i>	63	1988/89:TU16
1. Målen för järnvägspolitiken (c,vpk,mp)	63	
2. Politisk ledning av järnvägen m. m. (vpk)	64	
3. SJ som aktiebolag (m,fp)	64	
4. Bohusbanan och bandelen Boden – Haparanda (c,vpk,mp) ..	65	
5. Västerdalsbanan (vpk)	65	
6. Fryksdalsbanan (vpk)	66	
7. Bandelen Sundsvall – Långsele (vpk,mp)	66	
8. Riksdagsbeslut vid stomnätets avgränsning (c,vpk,mp)	66	
9. Köp av interregional persontrafik (m)	67	
10. Köp av interregional persontrafik (c)	67	
11. Köp av interregional persontrafik (vpk,mp)	68	
12. Upphandling i konkurrens (m,fp,mp)	69	
13. Ersättning till trafikhuvudmännen (c,mp)	69	
14. Ersättning till trafikhuvudmännen (vpk)	70	
15. Bidrag endast till tågtrafik (c,vpk,mp)	70	
16. Bidrag till trafik på stomnätet (mp)	70	
17. Tåg till trafikhuvudmännens förfogande (mp)	71	
18. Utvecklingsprogram för länsjärnvägarna (vpk,mp)	71	
19. Anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (vpk)	72	
20. Anslag till drift och vidmakthållande av statliga järnvägar (mp)	72	
21. Medelsram för nyinvesteringar (c,vpk,mp)	73	
22. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar (vpk)	73	
23. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar (mp)	74	
24. Västkustbanan (c,vpk,mp)	75	
25. Västkustbanan (fp)	76	
26. Kommunikationerna i en kris- eller krigssituation (c,vpk,mp)	77	
27. Finansiering av banverkets investeringar (m,fp)	77	
28. Grödingebanan (mp)	78	
29. Järnvägsförbindelse till Kapellskär (vpk,mp)	78	
30. Bandelen Örbyhus – Hargshamn (mp)	79	
31. Mälarbanan och Svealandsbanan (vpk,mp)	79	
32. Götalandsbanan (vpk,mp)	80	
33. Vissa bandelar i Småland (vpk,mp)	80	
34. Kust-till-kust-banan (vpk,mp)	80	
35. Blekinge kustbana (vpk,mp)	81	
36. Elektrifiering av banan Malmö – Ystad (vpk,mp)	82	
37. Upprustning och utbyggnad av Bohusbanan (fp,c,vpk,mp) ..	82	
38. Vissa övriga projekt i Västsverige (fp,c,vpk,mp)	83	
39. Nykroppaprojektet (vpk,mp)	83	
40. Upprustning av Fryksdalsbanan (vpk,mp)	84	
41. Bergslagspendeln (vpk,mp)	84	
42. Upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan (vpk,mp) ..	84	
43. Dellenbanan (vpk,mp)	85	
44. Snabbtåg Stockholm – Sundsvall (vpk,mp)	85	
45. Norra stambanan (vpk,mp)	86	
46. Inlandsbanan (c,vpk,mp)	86	
47. Ostkustbanan (vpk,mp)	87	
48. Malmbanan (vpk)	87	
49. Ny ostkustbana i södra Sverige (mp)	88	
50. Upprustning av bandelen Sundsvall – Långsele – Härnösand (vpk,mp)	88	
51. Anslaget för utveckling av godstrafik (m)	88	
52. Anslaget för utveckling av godstrafik (vpk,mp)	89	

53. SJ:s godstrafik (c,mp)	89	1988/89: TU16
54. SJ:s godstrafik (vpk)	90	Bilaga
55. SJ:s persontrafik (vpk,mp)	91	
56. SJ:s buss- och åkeriverksamhet (mp)	91	
57. SJ:s verkstäder (vpk)	92	
<i>Särskilda yttranden</i>	92	
1. Medelsram för nyinvesteringar (vpk)	92	
2. Medelsram för nyinvesteringar (mp)	92	
3. Finansiering av banverkets investeringar (c)	93	
4. Bandelen Örbyhus—Hargshamn (c,fp)	93	
5. Blekinge kustbana (c)	93	
6. Mål för statens järnvägar (c,vpk,mp)	94	
<i>Bilaga</i>		
Översikt över motionernas behandling	95	

