Trafikutskottets betänkande 1987/88:19

om en framtidsinriktad järnvägspolitik m. m. (prop. 1987/88:50 bil. 1 och prop. 1987/88:100 bil. 8)

TU
1987/88:19

Sammanfattning

I betänkandet tillstyrker utskottet i allt väsentligt de förslag om järnvägspolitiken som regeringen har lagt fram i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet. Detta innebär bl. a. att utskottet föreslår följande.

- SJ delas upp i ett affärsverk med ansvar för tågtrafiken och ett banverk med ansvar för infrastrukturen.
- En vägtrafikmodell införs, vilket innebär att staten genom banverket tar huvudansvaret för infrastrukturen och att SJ skall betala avgifter för utnyttjandet av bannätet.
- Investeringsplaneringen av infrastrukturen skall få en samhällsekonomisk inriktning.
- Järnvägsnätet delas upp i stomjärnvägar och länsjärnvägar
- Trafikhuvudmännen får trafikeringsrätten för persontrafik på länsjärnvägarna.
- Trafikhuvudmännen får ekonomisk kompensation om de tar över ansvaret för trafikförsörjningen.
- Staten skall köpa sådan interregional persontrafik på stomnätet som är regionalpolitiskt önskvärd men som inte kommer till stånd på företagsekonomiska grunder. Förslaget innebär bl. a. att sovvagnstrafiken till och från övre Norrland tryggas.
- SJ skall rekonstrueras ekonomiskt.
- Ett bidrag för utveckling av kombitrafik och vagnslastrafik skall införas den 1 januari 1990.

Med anledning av utskottets ställningstaganden har 50 reservationer och två särskilda yttranden avgivits.

M-ledamöterna anser att på sikt måste statens utgifter för järnvägstrafiken minska. Företagsekonomiskt lönsamma investeringar bör därför prioriteras. Investeringar bör i ökad utsträckning finansieras utanför statsbudgeten. De anser vidare att statens bidrag till trafikhuvudmännen successivt skall minska och att privata företag i ökad utsträckning bör ges trafikeringsrätt för järnvägstrafik.

Även fp-ledamöterna anser att privata företag i ökad utsträckning skall ges trafikeringsrätt. De anser också att taxan för trafikhuvudmännens utnyttjande av banan skall vara låg.

1 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 19*

C-ledamöterna anser att Bohusbanan och bandelen Boden–Haparanda skall föras till stomnätet, att bidrag skall utgå till trafikhuvudmännen endast om de fortsätter att köra tåg och att taxan för trafikhuvudmännens utnyttjande av banan böra vara låg. De anser vidare att kombitrafiken skall utvecklas snabbt, att inlandsbanan skall omfatta hela sträckan Kristinehamn–Gällivare samt att investeringsramen fram till sekelskiftet bör vara 20–25 miljarder kronor.

Vpk-ledamoten motsätter sig att SJ delas upp i ett affärsverk och ett banverk samt att järnvägsnätet delas upp i stomjärnvägar och länsjärnvägar. Ytterligare banor bör föras till stomnätet. Det gäller bl. a. Bohusbanan och bandelen Boden–Haparanda. Inlandsbanan bör omfatta hela sträckan Kristinehamn–Gällivare och tre bibanor, 40 miljarder kronor bör satsas på nyinvesteringar fram till år 2000. Vidare föreslår vpk-ledamoten att ett alternativt avgiftssystem för utnyttjandet av bannätet utarbetas samt att riksdagen avslår förslagen om bemyndiganden till regeringen att försälja egendom m. m.

Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet)

En framtidsinriktad järnvägspolitik

Regeringen har i kapitel 7. En framtidsinriktad järnvägspolitik (s. 95–143) föreslagit riksdagen

1. att godkänna en uppdelning av statens järnvägar i ett affärssverk (SJ) för trafiken och en myndighet med ansvar för infrastrukturen (banverket) (7.2.2),

2. att bemyndiga regeringen att besluta om den närmare arbetsfördelningen mellan statens järnvägar och banverket (7.2.2),

3. att bemyndiga regeringen att bemyndiga banverket att besluta om sin organisation (7.2.2),

4. att godkänna att järnvägsinspektionen får ställning som egen myndighet inom banverket med självständigt ansvar för säkerheten på järnvägsområdet (7.2.2),

5. att godkänna att investeringar i och underhåll av järnvägens infrastruktur planeras och beslutas efter samhällsekonomiska grunder (7.7.1),

6. att godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för avgifter för banutnyttjandet (7.8),

7. att godkänna de i propositionen föreslagna nedskrivningarna av statens järnvägars statskapital och överföringen av lån till banverket som blir en följd av uppdelningen av statens järnvägar (7.9),

8. att godkänna att statens järnvägar får besluta om formerna för det framtida övertagandet av AB TGOJ:s affärsrörelse (7.9),

9. att bemyndiga regeringen att utan beloppsgräns godkänna avtal om försäljning av fast egendom från statens järnvägar (7.3.3, 7.9),

10. att bemyndiga regeringen att fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom från statens järnvägar som verket själv får besluta om (7.3.3., 7.9),

11. att godkänna att statens järnvägar tillförs utdelning från AB Swedcarrier i enlighet med vad i propositionen har anförts (7.9),

12. att godkänna att statens järnvägars överskottsmedel inte skall inlevereras under rekonstruktionsperioden (7.9),

13. att vidga regeringens och statens järnvägars bemyndigande att besluta i organisationsfrågor till att omfatta avyttring av verksamhetsgrenar (7.2.2),

14. att bemyndiga regeringen att godkänna aktieöverföringar mellan statens järnvägar och AB Swedcarrier i enlighet med vad i propositionen har förordats (7.6),

15. att i övrigt godkänna att nuvarande regler skall gälla för statens järnvägar vid köp och försäljning av aktier, lån till dotterbolag och borgen för dotterbolag (7.6),

16. att godkänna den i propositionen förordade uppdelningen av järnvägsnätet (7.3.1, 7.3.2, 7.4 och 7.5),

17. att bemyndiga regeringen att besluta om framtida förändringar av bannätsindelningen (7.3.1),

18. att bemyndiga regeringen att godkänna avtal om överlåtelse av anläggningar och materiel för turisttrafik på de villkor som i propositionen har förordats (7.3.2),

19. att godkänna principerna för köp av interregional persontrafik (7.3.1),

20. att bemyndiga regeringen eller myndighet som regeringen beslutar att bestämma i frågor som rör rätten att trafikera järnvägsnätet (7.3.2),

21. att bemyndiga regeringen att godkänna en principöverenskommelse i huvudsaklig överensstämmelse med den som redovisas i bilaga 1.19 om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m. m. (7.3.2),

22. att bemyndiga regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att träffa avtal med trafikhuvudmännen om ekonomisk ersättning i enlighet med vad i propositionen anförts (7.3.2),

23. att bemyndiga regeringen eller myndighet som regeringen beslutar att utan kapitalkostnadsersättning upplåta viss rullande materiel till trafikhuvudmännen (7.3.2),

24. att bemyndiga regeringen att besluta om trafiken på inlandsbanan i enlighet med de riktlinjer som i propositionen har förordats (7.5),

25. att godkänna att förordningen (1985:447) om handläggning av ärenden om nedläggning av vagnslasttrafik upphävs (7.4),

26. att bemyndiga regeringen att fastställa mål för statens järnvägar (7.9),

27. att bemyndiga regeringen att besluta om ram för statens järnvägars upplåning (7.9),

28. att godkänna att statens järnvägar får låna och placera likvida medel utanför riksgäldskontoret (7.9),

29. att bemyndiga regeringen att besluta om vilka regler som skall gälla för statens järnvägars lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret (7.9),

30. att bemyndiga regeringen att besluta om ram för banverkets upplåning i riksgäldskontoret (7.9),

32. att lämna utan erinran vad i propositionen har anförts om fullföljande av 1985 års järnvägspolitiska beslut (7.6),

33. att lämna utan erinran vad i propositionen har anförts rörande inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur (7.7.2),

34. att lämna utan erinran vad i propositionen har anförts beträffande nedskrivning av förråd, anläggningar och rullande materiel (7.9).

Mom. 31 beträffande den vidare utvecklingen av järnvägsforskningen vid statens väg- och trafikinstitut behandlades av utskottet i sitt betänkande TU 1987/88:18 om transportforskning.

Kombitrafiken

Regeringen har i kapitel 8. Kombitrafiken (s. 143–157) föreslagit riksdagen

1. att godkänna riktlinjerna för den framtida utvecklingen av kombitrafiken (8.2, 8.3.1),

2. att lämna utan erinran vad i propositionen har anförts om kombitrafikens utveckling (8.3.2, 8.3.3., 8.4).

Anslagsfrågor

SJÄTTE HUVUDTITELN

D. Järnvägstrafik

Regeringen har i kapitel 18. Anslagsfrågor (s. 391–396) föreslagit riksdagen

att till Drift och underhåll av statliga järnvägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 808 000 000 kr. (punkt D1., s. 392),

att godkänna att en kostnadsram av 1 616 000 000 kr. för drift- och underhållsverksamheten beräknas för kalenderåret 1989 (punkt D1., s. 392),

att till Reinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 828 000 000 kr. (punkt D2., s. 392),

att godkänna att en investeringsram av 839 000 000 kr. anvisas för reinvesteringar i stomjärnvägar för kalenderåret 1989 (punkt D2., s. 392),

att till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 185 000 000 kr. (punkt D4., s. 393),

att godkänna en investeringsram för nyinvesteringar i stomjärnvägar av 461 000 000 kr. för kalenderåret 1989 (punkt D4., s. 393),

att till Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 41 000 000 kr. (punkt D5., s. 393),

att till Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 85 000 000 kr. (punkt D6., s. 393–394),

att godkänna en investeringsram för särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar av 60 000 000 kr. för kalenderåret 1989 (punkt D6., s. 393–394),

att till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik för

budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 260 000 000 kr. (punkt D7., s. 394),

att till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 985 000 000 kr. (punkt D8., s. 394–395),

att till Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier anvisa ett förslagsanslag av 1 000 kr. (punkt D9., s. 395–396),

Vidare har regeringen under rubriken Övriga budgettekniska frågor (s. 396) föreslagit riksdagen

1. att bemyndiga regeringen att för budgetåret 1988/89 vid behov kunna omfördela medel mellan anslagen D1. Drift och underhåll av statliga järnvägar, D2. Reinvesteringar i stomjärnvägar, D4. Nyinvesteringar i stomjärnvägar, D5. Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader och D7. Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik,

2. att bemyndiga regeringen att vid behov kunna jämka kostnadsramarna för anslagen D1. Drift och underhåll av statliga järnvägar, D2. Reinvesteringar i stomjärnvägar, D4. Nyinvesteringar i stomjärnvägar och D6. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar,

3. att bemyndiga regeringen att besluta om dispositionen av utgående reservationer på anslagen till järnvägsändamål för budgetåret 1987/88.

H. Kollektivtrafik m. m.

Regeringen har i kapitel 18. Anslagsfrågor (s. 396–397) föreslagit riksdagen

att till Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 274 000 000 kr. (7.3.1) (punkt H6., s. 396–397),

att till Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 46 000 000 kr. (7.3.2) (punkt H7., s. 397).

Vidare har regeringen under rubriken Övriga budgettekniska frågor (s. 397–398) föreslagit riksdagen att bemyndiga regeringen att för budgetåret 1988/89 vid behov kunna omfördela medel mellan anslagen H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg och H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg.

Proposition 1987/88:100 bil. 8 kommunikationsdepartementet

SJ-koncernen

Regeringen har i proposition 1987/88:100 bil. 8 under avsnitt D. SJ-koncernen punkt D3. (s. 25) föreslagit riksdagen att till Försvarsinvesteringar i järnvägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 20 800 000 kr.

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.

Motionerna

Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88: 50

1987/88:T11 av Nils Erik Wååg (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att utvecklingen mot snabba kombitransporter bör påskyndas.	39	37
1987/88:T12 av Åke Gustavsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att sträckan Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn skall ingå i stomnätet.	30	11
1987/88:T13 av Ewy Möller och Bertil Danielsson (båda m) vari yrkas att riksdagen beslutar att staten genom banverket skall svara för den erforderliga upprustningen av länsjärnvägarna inom Kalmar län innan ansvaret för trafiken överlämnas till trafikhuvudmannen.	59	70
1987/88:T14 av Rune Thorén (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Bohusbanan skall tillhöra stomlinjenätet.	30	9
1987/88:T15 av Ture Ångqvist och Claes Rensfeldt (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av en snabb upprustning av stambanan Ånge–Boden med tyngdpunkt på sträckan Mellansel–Vännäs.	58	64
1987/88:T16 av Rune Thorén och Ulla Tillander (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av investeringsmedel för utbyggnad av västkustbanan.	51	52
1987/88:T17 av Agne Hansson m. fl. (c,m,fp,vpk) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om turistjärnvägar,	35	31
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att även smalspårsbanan Växjö–Västervik skall få omfattas av det stimulansbidrag från staten i samband med överlåtelse av bandel till turiständamål som regeringen föreslår skall kunna utgå.	35	31
1987/88:T19 av Ulla Johansson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om smalspåret Växjö–Västervik.	35	31
1987/88:T22 av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas		
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att godsbanan Mjölby–Väderstad skall vara kvar i drift så länge kommunen så önskar,	37	34
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s förbindelser med Motala måste förbättras,	61	74

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ bör sända ut sin resandetågplan på remiss till kommunerna i ett tidigare skede än vad som nu är fallet.	61	74
1987/88:T25 av Roland Sundgren m. fl. (s) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om projektering av Mälarbanan,	49	50
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särskilda investeringsmedel till Bergslagspendeln,	51	51
3. att riksdagen uttalar att SJ ej bör göra några ändringar i trafiktätheten som skulle strida mot grundtanken i Mälarbanan.	61	75
1987/88:T30 av Anders Andersson och Karin Falkmer (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Mälarbanan, Arlandabanan och Stockholm Norr skall projekteras och får förtur i investeringsprogrammet.	47–49	48–50
1987/88:T31 av Ulla-Britt Åbark (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt utbyggnad av västkustbanan.	52	52
1987/88:T33 av Kristina Svensson och Bo Finnkvist (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sammanlänkning av Bergslagsbanan och Inlandsbanan i Nykroppa samt banupprustning och elektrifiering Nykroppa–Kristinehamn.	54	56
1987/88:T37 av Evert Svensson m. fl. (s,m,c,fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggd Bohusbana som en del av stombanenätet.	30, 52	9, 53
1987/88:T41 av Jan Hyttring och Bertil Jonasson (båda c) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Mora–Kristinehamn skall rustas upp och även fortsättningsvis ingå i inlandsbanan,	42	41, 43
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att sammanbindningen mellan inlandsbanan och Bergslagsbanan i Nykroppa skall tas med i banverkets investeringsprogram,	54	56
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bidraget till länstrafikhuvudmännen skall räknas upp och vara av långvarig karaktär,	33	20
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att frågan om dubbelspår mellan Kil och Karlstad bör utredas som ett delprojekt i Svealandsbanan,	53	55
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Värmlands behov av snabbtågförbindelser, ökad turtäthet och bättre tågservice med Göteborg.	61	76
1987/88:T42 av Jan Hyttring 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 Mälarbanan och Karlstad–Kil–Göteborg.	53, 61	55, 76

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
1987/88:T46 av Ulla Orring (fp) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kravet om ett visst antal dubbelturer för statsbidrag till länsjärnvägars underhåll,	33	23
2. att riksdagen beslutar att ansvaret för underhåll av länsjärnvägar även framdeles skall åvila staten genom banverket.	33	23
1987/88:T47 av Sigge Godin och Hans Lindblad (båda fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att tidigarelägga investeringen av snabbtåg på sträckan Sundsvall–Stockholm.	56	61
1987/88:T48 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas		
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägens roll i det framtida transportsystemet,	23	5
9. att riksdagen beslutar att säkerhetsfunktionerna i det nuvarande SJ skall tillhöra SJ vid den kommande delningen,	62	83
10. att riksdagen beslutar att Bohusbanan och banan mellan Boden och Haparanda skall tillhöra stomjärnvägsnätet,	30	9–10
11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nordisk samverkan på järnvägsområdet,	30	9–10
12. att riksdagen beslutar att en eventuell framtida flyttning av banor mellan stomnätet och kompletteringsnätet skall ske genom riksdagsbeslut,	31	16
13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utveckling av kombitrafik och utvecking av terminaler i hela järnvägsnätet,	39, 41	37, 39
14. att riksdagen beslutar att SJ skall ha skyldighet samråda med kommunerna innan större förändringar av godstrafiken sker,	37	34
16. att riksdagen beslutar att driftmedel som tillförs länshuvudmännen för järnvägstrafik endast skall kunna användas för detta ändamål,	33	21
17. att riksdagen beslutar att banverket skall driva banan så länge länshuvudmannen upprätthåller minst det antal dubbelturer per vardag som SJ för närvarande driver, dock lägst tre,	33	23
18. att riksdagen beslutar att banverkets taxesättning i förhållande till länshuvudmännen skall ske efter de principer som anges i motionen,	65	87
19. att riksdagen beslutar att planeringen av investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas på en omfattning om 20–25 miljarder fram till år 2000, varvid finansiering sökes enligt de riktlinjer som anges i motionen, samt att planeringen föreläggs riksdagen,	46	47 a
20. att riksdagen begär att regeringen upptar överläggningar med svenska tillverkare av järnvägsmateriel om medverkan i finansiering av utvecklings- och referensobjekt,	46	47 a
21. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om handikappanpassning, utveckling av komfort, service och snabbhet i järnvägstrafiken.	60	72

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
1987/88:T49 av Per-Ola Eriksson (c) vari yrkas		
1. att riksdagen beslutar att banan mellan Boden och Haparanda skall tillhöra stomjärnvägsnätet,	30	10
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ett investeringsprogram för bandelen Boden–Haparanda,	58	65
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förlängning av det svenska järnvägsspåret från Haparanda till Outokumpus stålverk i Torneå.	58	65
1987/88:T51 av Gunnel Jonäng och Nils G. Åsling (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning om snabbtåg på linjen Stockholm–Gävle–Bollnäs–Östersund.	57	62
1987/88:T55 av Olle Svensson m. fl. (s,fp,c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägssystemets utveckling ur samhällsekonomisk synvinkel, för god miljö och en bättre regional balans.	44	46
1987/88:T62 av Gudrun Norberg och Lars Ernestam (båda fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att banverket får i uppdrag att prioritera byggande av de felande järnvägslänkarna Karlskoga–Örebro och Eskilstuna–Strängnäs med sikte på att göra Svealandsbanan till en konkurrenskraftig järnvägsled som fortsättningsvis knyter ihop Örebro och Stockholm.	49	50
1987/88:T65 av Ingemar Eliasson m. fl. (fp) vari yrkas		
11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privatfinansiering av Arlandabanan,	47	48
12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om icke statlig finansiering också av andra järnvägsinvesteringar.	46	47 b
1987/88:T66 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas		
8. att riksdagen beslutar att banverket skall finnas kvar inom SJ men organiserat som en särskild division eller liknande,	22	1
9. att riksdagen beslutar att järnvägstrafiken bör finansieras helt av staten samt att järnvägen även i fortsättningen skall vara en fast och sammanhållen verksamhet,	22	1
10. att riksdagen beslutar att avslå förslaget om ansvarsindelning i stomnät och s. k. länsjärnvägar,	30	7
11. att riksdagen, om propositionen bifalles av riksdagen, beslutar anslå medel till betydande förstärkning av LHM:s administrativa resurser,	34	29
12. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att möjliggöra och uppmuntra stationshusens användning till ändamålsenliga terminaler för kollektivtrafik och godstrafik,	35	32
13. att riksdagen beslutar att upplåta järnvägsstationer för godstrafik även i bygder med relativt svagt trafikunderlag,	36	33

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
14. att riksdagen beslutar att inlandsbanetrafiken skall omfatta sträckan Kristinehamn–Gällivare samt de tre tvärbanorna Forsmo–Hoting, Storuman–Hällnäs och Arvidsjaur–Jörn,	42	41
15. att riksdagen beslutar anvisa 20 milj. kr. för fortsatta upprustningsarbeten på inlandsbanan,	42	43
16. att riksdagen beslutar anvisa 40 miljarder kronor för utbyggnad av järnvägen fram till år 2000,	46	47 a
17. att riksdagen beslutar att upprustning och förlängning av Bohusbanan förordas som förbindelse mellan Göteborg och Norge,	52	53
18. att riksdagen beslutar att som utbyggnadsprojekt prioritera Ostkustbanans nybyggnasetapp Kramfors–Umeå,	57	63
19. att riksdagen beslutar avslå propositionens förslag i vad gäller trafikavgifter för banutnyttjande,	65	87
20. att riksdagen hos regeringen begär förslag i syfte att utforma ett alternativt avgiftssystem som stimulerar till ökad användning av den miljövänliga och energisnåla järnvägstrafiken,	66	89
23. att riksdagen hos regeringen begär ett skyndsamt förslag om en utbyggnad av spårförbindelse mellan Stockholm–Arlanda,	47	48
38. att riksdagen beslutar att Malmbanan även i framtiden skall användas för gods-, person- och chartertrafik,	43	45
39. att riksdagen beslutar avslå förslaget om att SJ skall bedriva egen finansiell verksamhet.	71	103
1987/88:T68 av Karl-Erik Persson m. fl. (vpk) vari yrkas		
1. att riksdagen beslutar om upprustning och utbyggnad av Mälarbanan,	49	50
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s vagnverkstad i Örebro åter bör öppnas samt att SJ:s centrala verkstäder i Örebro bör byggas ut.	49	50
1987/88:T70 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas		
1. att riksdagen beslutar att privata konsultbolag typ Indevo i fortsättningen inte skall få uppdrag hos statliga verk och myndigheter,	23	4
2. att riksdagen beslutar att klasskiktningen på tåg skall upphöra och att komforten succesivt skall motsvara nuvarande klass 1,	61	73
3. att riksdagen beslutar att låta allmänheten få möjlighet att under ett dygn resa gratis med SJ på valfri sträcka.	61	73
1987/88:T71 av Tore Claeson m. fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om spårutbyggnad för fjärrtågstrafiken mellan Flemingsberg och Södertälje.	48	49
1987/88:T72 av Björn Samuelson (vpk) vari yrkas		
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo,	54	55
3. att riksdagen beslutar att till stomnätet föra Fryksdalsbanan och inlandsbanan,	31, 42	13, 41

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägssträckan Kil–Karlstad,	54	55
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det s. k. Nykroppaprojektet,	54	56
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägssträckan Arvika–Mellerud.	37	34
1987/88:T73 av Ove Karlsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att Västerdalsbanan bör föras till stomnätet och att den för en marknadsanpassning av trafiken nödvändiga investeringen bör genomföras snarast.	30, 56	12, 60
1987/88:T76 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen föreslår regeringen att utredningen av den s. k. Bergslagspendeln flyttas från Bergslagsdelegationen till en lämplig konsultfirma och ges en så snäv tidsgräns att ett beslut om Bergslagspendeln kan fattas samtidigt med beslutet om Mälarbanans norra gren.	51	51
1987/88:T82 av Hans Dau (m) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skyndsam utredning om byggande av en etapp av Ostkustbanan mellan Sundsvall och Umeå,	57	63
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om standarden på inlandsbanan och tvärbanorna mellan inlandsbanan och kusten.	42	43
1987/88:T84 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den framtida järnvägspolitiken,	23	6
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att vid en uppdelning av SJ i två separata företag bör bägge dessa ledas av styrelser med erkänt duktiga företagsledare,	23	6
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om a-nätet,	32	18
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om e-nätet,	32	18
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att rationaliseringar och kvalitetshöjande åtgärder vidtas,	23	6
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på godstrafiken,	37	35
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Arlanda-pendeln,	47	48
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Mälarbanan,	50	50

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vikten av att SJ:s snabbtågsprojekt genomförs utan förseningar,	59	68
10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikavgifter för banutnyttjande,	66	88
11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att riksdagen inte bör ange en ram för SJ:s investeringar under det kommande decenniet,	46	47 a
12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om prioritering av företagsekonomiskt lönsamma investeringar,	44	46
13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om avtalet med kommunikationsdepartementet, Svenska kommunförbundet, Landstingsförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen,	33	19
14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om privata företags trafikeringsrätt på länsjärnvägarna,	34	24
15. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kombitrafikens utveckling,	41	39
16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att kombitrafikens prissättning bör ske utifrån dess egna kostnader.	40	38
1987/88:T87 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas		
1. att riksdagen till Drift och underhåll av statliga järnvägar för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 740 000 000 kr.,	73	106 a
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om lånefinansiering med 200 milj. kr. av reinvesteringar i stomjärnvägar,	73	107 a
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om finansiering av reinvesteringar i stomjärnvägar med 556 milj. kr. utgörande likvid för försäljning av egendom, i enlighet med vad som anförts i motionen,	73	107 a
4. att riksdagen avslår regeringens förslag att till Reinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1988/89 anvisa ett reservationsanslag av 828 000 000 kr.,	73	107 a
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i övrigt i motionen anförts om finansiering av reinvesteringar i stomjärnvägarna,	73	107 a
6. att riksdagen till Nyinvesteringar i stomjärnvägar för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 141 000 000 kr.,	73	109 a
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att 44 milj. kr. av likviden från utförsäljning av viss egendom skall användas för att finansiera nyinvesteringar i stomjärnvägarna,	73	109 a
8. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafiken anvisar ett reservationsanslag av 200 000 000 kr., för budgetåret 1988/89,	74	113

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
9. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 785 000 000 kr.,	74	114
10. att riksdagen bemyndigar regeringen att för budgetåret 1988/89 göra omfördelningar och jämka kostnadsramarna för anslagen D1, D2., D4., D5., D6., och D7. i enlighet med vad som anförts i motionen,	75	117
11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utgående reservationer.	75	118
1987/88:T89 av Carl Bildt m. fl. (m) vari yrkas	37, 47	35, 48
17. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafiken.	50, 59	50, 68
1987/88:T90 av Gunnel Jonäng (c) vari yrkas		
1. att riksdagen uttalar sig för att någon neddragning av persontrafiken på norra stambanan ej får ske,	61	77
2. att riksdagen uttalar sig för att godstrafiken Bollnäs–Edsbyn skall upprätthållas.	37	34
1987/88:T91 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om försäljning av SJ:s godsvagnar till speditions- och transportföretag,	37	36
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggandet av Arlanda-järnvägen.	47	48
1987/88:T92 av Iris Mårtensson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Ljusdals kommun som knutpunkt för inlandstrafiken.	35	32
1987/88:T94 av Görel Thurdin och Börje Hörnlund (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det framtida järnvägsnätet och järnvägstrafiken i bl. a. Norrland bör utredas i en parlamentariskt tillsatt utredning.	57	63
1987/88:T95 av Mats Odell (c) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny järnvägsorganisation,	22	1
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsinspektionen,	62	83
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om de regionalpolitiska aspekterna och differentiering av de fasta och rörliga avgifterna för järnvägstrafiken,	65	87
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikhuvudmännen och uppdelningen av järnvägstrafiken i stomnät och länstrafiknät,	33	22
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kravet på antalet dubbelturer för att underhålla järnvägsbanan,	33	23

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafikcentra,	35	32
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om investeringsvolymen i järnvägsnätet under kommande tio år,	46	47 a
8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kombitrafiken.	40	37

Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988

1987/88:T203 av Per Westerberg m. fl. (m) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en regional snabbtågsbana runt Mälaren med anslutning till Strängnäs och Arlanda,	50	50
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om pendlingsförutsättningarna Linköping/Norrköping–Katrineholm/Nyköping–Södertälje–Stockholm/Arlanda/Uppsala,	50	50
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Södertäljes nya fjärrtågsstation.	48	49
1987/88:T204 av Lennart Alsén m. fl. (fp) vari yrkas		
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av järnvägsnätet i sydöstra Sverige.	55	58
1987/88:T205 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas		
5. att riksdagen begär att regeringen låter utreda alternativet Norge–Vänerlänken.	53	54
1987/88:T207 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas		
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av järnvägsupprustning i Värmlands län,	54	55
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den fortsatta järnvägsutvecklingen för Värmland.	54	55
1987/88:T208 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas		
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:Fö512 (c) anförts om järnvägsnätets roll ur totalförsvarssynpunkt.	42	41
1987/88:T209 (delvis) av Kjell Nilsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A428 (s) anförts om kommunikationer i Kronobergs län.	55	59
1987/88:T211 (delvis) av Hugo Bergdahl (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationer i Västmanland.	50–51	50–51
1987/88:T212 (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 antalet tåg- och bildödade renar i Norrbottens län.	64	86

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
1987/88:T213 av Bo Lundgren m. fl. (m) vari yrkas		
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den spårbundna trafiken.	54–55	57–58
1987/88:T215 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om utbyggnad av Västerdalsbanan,	56	60
2. att riksdagen beslutar att Västerdalsbanan även framdeles skall ingå i riksnätet och vara en stomjärnväg och inte överföras till länsvägsnätet,	30	12
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar på trafik i Dalarna, i syfte att tågtrafiken skall var den bärande trafikgrenen i länet.	56	60
1987/88:T216 (delvis) av Rolf Dahlberg och Håkan Stjernlöf (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsning på kommunikationerna i Gävleborgs län.	35, 56	32, 61
1987/88:T217 (delvis) av Charlotte Branting (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kommunikationer i Kronobergs län.	55	59
1987/88:T222 av Margareta Fogelberg och Christer Eirefelt (båda fp) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A485 (fp) anförts om att fördelningen av anslagna medel till västkustbanans dubbelspår anpassas så att utbyggnaden på sträckan Göteborg–Kungsbacka–Frillesås kan färdigställas så snart det är tekniskt möjligt.	52	52
1987/88:T223 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,	54	57
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstunnel genom Hallandsåsen,	52	52
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om regional godsterminal i Hässleholm.	55	57
1987/88:T224 av Gullan Lindblad och Göthe Knutson (båda m) vari yrkas	50, 53	50, 54
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A486 (m) anförts om nödvändigheten av vissa satsningar på järnvägförbindelser.	54	56
1987/88:T225 av Elver Jonsson och Anders Castberger (båda fp) vari yrkas		
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande prioritering av alternativet Vänerlänken för järnvägstrafiken i den långsiktiga planeringen.	53	54

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
1987/88:T226 av Ylva Annerstedt m. fl. (fp) vari yrkas 2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:A492 (fp) anförts om behov av forsatt utbyggnad av spårbunden trafik i Stockholms län, även efter att nu påbörjade projekt är färdiga.	49	49
1987/88:T227 av Stig Josefson m. fl. (c) vari yrkas 2. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1987/88:N335 (c) anförts om kommunikationer.	54	57
1987/88:T228 av Per-Richard Molén (m) vari yrkas 2. att riksdagen avslår regeringens förslag att till länstrafikhuvudmannen överföra vissa järnvägssträckor. Motiveringen till yrkandet finns i motion 1987/88:A493 (m).	30	7
1987/88:T501 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas 1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJ skall öka antalet rökfria platser,	60	72
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJ skall markera dam- och herrtoaletter i vagnar för persontrafik,	60	72
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att SJ skall skylta om ortsnamn, sjöar, åar m. m. utmed järnvägen.	60	72
1987/88:T502 av Ivar Franzén och Rune Thorén (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att utbyggnaden av dubbelspår på västkustbanan sträckan Göteborg–Kungsbacka–Frillesås skall ske i den takt som är praktiskt och tekniskt möjligt och att tilldelningen av investeringsmedel skall anpassas till detta.	52	52
1987/88:T503 av Karl-Göran Biörsmark (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om obligatorisk sittplatsbiljett.	60	72
1987/88:T504 av Margareta Gard och Karin Falkmer (båda m) vari yrkas att riksdagen som sin mening er regeringen till känna vad i motionen anförts om en utbyggnad av bansträckan Ludvika–Västerås.	51	51
1987/88:T505 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,	47	48
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en fjärrtågsstation vid norra stambanan,	48	49
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsfrågor på Södertörn och i Södertälje.	48	49
1987/88:T506 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till en Arlandabana att i enlighet med vad som framförts i motionen helt eller delvis finansieras av näringslivet.	47	48

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
1987/88:T507 av Görel Bohlin och Anders Andersson (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till byggande och finansiering av en Mälarbana på sätt som i motionen framförts.	50	50
1987/88:T508 av Johnny Ahlqvist och Maja Bäckström (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående byggande av en järnvägstunnel genom Hallandsåsen.	52	52
1987/88:T509 av Lennart Brunander och Eva Rydén (båda c) vari yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att utreda en järnvägsförbindelse Göteborg–Ulricehamn–Jönköping–Stockholm,	59	67
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen sagts om tågpendel Borås–Göteborg.	61	78
1987/88:T510 av Karl-Anders Petersson (c) och Karl-Gösta Svenson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en fortsatt upprustning av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad till elektrifieringsstandard och behovet av en allmän förbättring av järnvägstrafiken till och från Blekinge.	55	58
1987/88:T511 av Pär Granstedt och Karin Söder (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafik mellan Norrtälje och Kapellskär.	49	49
1987/88:T512 av Ingvar Johnsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägsförbindelsen Norge–Vänerlänken.	53	54
1987/88:T513 av Wivi-Anne Radesjö m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en satsning på tågtrafiken i Västsverige.	61	79
1987/88:T514 av Axel Andersson och Bo Forslund (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om snabbtågsprojektet Stockholm–Sundsvall.	56	61
1987/88:T515 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att hänföra sträckan Åkers Styckebruk–Strängnäs till stomjärnvägsnätet.	31	14
1987/88:T516 av Ulla Tillander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående elektrifiering och upprustning av järnvägslinjen Malmö–Ystad.	54	57
1987/88:T517 av Hans Petersson i Hallstahammar och Lars-Ove Hagberg (båda vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en snabb utbyggnad av Bergslagspendeln.	51	51
1987/88:T518 av Kerstin Ekman (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om skärpta förebyggande och skadelindrande åtgärder i järnvägstrafiken.	62	84

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
1987/88:T519 av Barbro Sandberg (fp) och Rosa Östh (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att tåg som går igenom en kommuns centralort normalt skall göra uppehåll där i en utsträckning som gör det möjligt för kommunens invånare att i rimlig grad ha den egna kommunen som utgångspunkt för resor.	61	80
1987/88:T520 av Nils Berndtson m. fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag rörande en upprustning av järnvägsstationerna till en mer funktionell och trivsam miljö.	35	32
1987/88:T521 av Siw Persson (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om åtgärder för att höja säkerheten vid järnvägskorsningar utan ljus- och ljudsignaler.	63	84
1987/88:T523 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nödvändigheten av omedelbara åtgärder som leder till ett i alla avseenden godtagbart säkerhetssystem hos SJ.	63	84
1987/88:T524 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas att riksdagen i samband med årets behandling av trafikpolitiska frågor som sin mening ger regeringen till känna att persontågen i fortsättningen åter bör göra uppehåll i Skänninge.	61	81
1987/88:T525 av Yvonne Sandberg-Fries m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en upprustning av Blekinge kustbana.	55	58
1987/88:T526 av Martin Olsson och Gunnar Björk (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tidigareläggning av snabbtågsprojektet Stockholm–Sundsvall.	56	61
1987/88:T527 av Kenth Skårvik och Kerstin Ekman (båda fp) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen låter utreda möjligheten för utbyggnad till dubbelspår på de i motionen nämnda järnvägssträckorna.	52, 59	52, 53, 71
1987/88:T529 av Kersti Johansson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande säkerheten vid järnvägskorsningar.	63	84
1987/88:T530 av Rolf Kenneryd m. fl. (c,m,fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dubbelspår på västkustbanan samt godstrafiken Halmstad–Nässjö.	37, 52	34, 52
1987/88:T531 av Arne Svensson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna angelägenheten av att SJ beaktar problemen med viltolyckor och genom uppsättning av viltstängsel vidta åtgärder för att minska dessa i enlighet med motionen.	63	85

	Behandlas i utskottets yttr.s.	hemst.p.
1987/88:T532 av Alf Svensson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av den s. k. Götalandsbanan.	59	67
1987/88:T533 av Ture Ångqvist (s) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av överföring av tunga vägtransporter till järnvägen,	40	37
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en utveckling av biltågen på Norrland, där subventionerade priser bör diskuteras med hänsyn till en förbättrad vägtrafikmiljö.	58	66
1987/88:T534 av Karl Boo och Birgitta Hambraeus (båda c) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om elektrifiering och återuppbyggnad av Västerdalsbanan,	56	60
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inlandsbanan,	43	44
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om banan Orsa–Bollnäs,	37	34
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om snabba tågförbindelser mellan Ludvika och Stockholm,	51	51
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontrafik till Älvdalen.	59	69
1987/88:T535 av Gunnel Liljegren (m) och Ylva Annerstedt (fp) vari yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att beslut om projektet Södertälje Syd och bansträckningen från Flemingsberg snabbt bör fattas,	48	49
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ bör ta initiativ till diskussioner med Södertälje kommun om samplanering av stationsområdet Södertälje Syd.	48	49
1987/88:T536 av Marianne Andersson m. fl. (c,s,m,fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontrafik bör återupptas i lämplig omfattning vid Vårgårda järnvägsstation.	62	82

Inledning

I detta betänkande behandlar utskottet regeringens förslag om en framtida järnvägspolitik (kap. 7), en utvecklad kombitrafik (kap. 8) samt de anslagsfrågor som berör SJ och banverket (kap. 18), som lagts fram i proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet. Avsnitt 7.10 om förstärkt järnvägsforskning har dock utskottet redan behandlat i sitt betänkande om transportforskning (TU 1987/88:18). Vidare behandlas förslaget i budgetpropositionen (prop. 1987/88:100, bil. 8) om försvarsinvesteringar i järnvägen samt motioner som väckts *dels* med anledning av den trafikpolitiska propositionen, *dels* under den allmänna motionstiden i januari i år.

Under arbetet med dessa frågor har utskottet mottagit en rad synpunkter i form av uppvaktningar och skrivelser från myndigheter, kommuner, länsstyrelser, organisationer och enskilda.

Finansutskottet (FiU 1987/88:3y) och jordbruksutskottet (JoU 1987/88:3y) har yttrat sig över de delar av den trafikpolitiska propositionen som berör resp. utskotts beredningsområde. Utskotten har vidare yttrat sig över vissa motioner. Finansutskottets yttrande som i huvudsak avser järnvägsfrågor är fogat till detta betänkande som bilaga. Jordbruksutskottets yttrande som endast till en mindre del berör järnvägsfrågor är i sin helhet fogat som bilaga till trafikutskottets betänkande TU 1987/88:23 om miljö och energi.

Utskottet

1 Bakgrund

Järnvägstrafiken har enligt propositionen sedan en längre tid allvarliga problem. Problemen återspeglas i minskade trafikandelar, växande ekonomiska underskott samt otillräcklig investerings- och underhållstakt. Under senare år har SJ:s ekonomiska resultat försämrats. För år 1986 redovisades ett underskott på drygt 200 milj. kr. och en total resultatbrist på 430 milj. kr. när det statligt förräntningskravet inräknats. Prognoserna pekar nu enligt propositionen entydigt mot en fortsatt snabb försämring av resultatet om inte radikala åtgärder vidtas. Resultatbristen beräknas med nuvarande förutsättningar uppgå till 1,7 à 1,8 miljarder kronor år 1990. De totala kostnaderna för staten genom bl. a. bristande förräntning är emellertid betydligt större eller över 3 miljarder kronor.

Föredragande departementschefen anser att ett allvarligt hot inför framtiden är att investeringarna i järnvägssystemet släpar efter. SJ:s insatser för att förbättra persontrafiken har koncentrerats till de områden där järnvägens fördelar är mest uppenbara. Trots detta är den långsiktiga trenden för SJ:s persontrafik negativ med försämrad konkurrenskraft gentemot såväl bilismen som flygtrafiken. På godstrafikområdet har lastbilstrafiken på många viktiga marknadssegment tagit marknadsandelar, även om SJ på senare tid återtagit en del av tidigare förlorade godsvolymer. Den långsiktiga trenden är emellertid för närvarande att SJ har svårt att hålla priser som ger acceptabel lönsamhet och att behålla marknadsandelar både i förhållande till lastbilen och sjöfarten.

SJ har i skrivelser till regeringen klargjort de beskrivna problemen och den ekonomiska kris affärsverket befinner sig i. SJ har därvid förklarat att man av egen kraft kan förbättra sitt årliga resultat med minst en miljard kronor fram till början av 1990-talet. En förutsättning för detta är dock enligt SJ bl. a. att staten inför en vägtrafikmodell som ger en positiv resultateffekt för SJ år 1990 med 1 miljard kronor.

För att närmare klarlägga de angivna problemen och få fram underlag för förslag till åtgärder har enligt föredraganden inom ramen för det trafikpolitiska utvecklingsarbetet ett betydande analys- och utredningsarbete utförts. Detta arbete finns redovisat i ett flertal rapporter och promemorior som finns angivna i propositionen.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Med en vägtrafikmodell avses att staten tar huvudansvaret för infrastrukturen och att SJ får betala fasta och och rörliga avgifter för att utnyttja spåret enligt samma principer som bussar och lastbilar betalar för att utnyttja vägen. En stor del av SJ:s verksamhet saknar enligt föredraganden företagsekonomisk grund, men är motiverad av samhällsekonomiska skäl. För att åstadkomma en effektiv järnvägsverksamhet krävs därför en klarare rollfördelning mellan SJ och staten.

Staten har ett ägarintresse i SJ i första hand för att trygga att transportmarknaden kan erbjudas en högkvalitativ och miljövänlig järnvägstrafik på de marknader där järnvägstrafik kan konkurrera med andra transportmedel. SJ skall å sin sida sträva efter att få så stor marknadsandel av person- och godstrafiken i landet som möjligt, men det skall enligt propositionen ske inom ramen för en tågtrafikrörelse som drivs på sunda företagsekonomiska villkor. SJ skall utvecklas till ett modernt, effektivt och kundinriktat tågtrafikföretag med en sådan lönsamhet att det kan överleva av egen kraft. Detta förutsätter, anser föredraganden, att SJ ges likvärdiga konkurrensvillkor i jämförelse med andra trafikgrenar inte minst när det gäller statens sätt att behandla investeringar i och underhåll av infrastrukturen.

Av propositionen framgår att det mot denna bakgrund och med hänsyn till SJ:s förslag om ett "samhällskontrakt" med staten har förts överläggningar med företrädare för de politiska partier som är representerade i riksdagen. Partierna har i dessa överläggningar enats om ett antal utgångspunkter inför en ny järnvägspolitik.

Dessa gemensamma utgångspunkter innebär bl. a. att det slås fast att järnvägen rätt utnyttjad är ett miljövänligt och energisnålt masstransportmedel som har en viktig roll att spela i framtidens trafiksystem.

Enligt föredraganden är partierna överens om att införa en vägtrafikmodell för järnvägen. Vid avgiftssättningen skall järnvägens lägre miljö- och olyckskostnad beaktas. Investeringarna i infrastrukturen skall på samma sätt som för väginvesteringar planeras på samhällsekonomiska grunder.

Det i grunden breda samförstånd som uppnåtts i synen på järnvägen är enligt föredraganden välkommet. Skall järnvägen ges förutsättningar att utvecklas långsiktigt behövs en gemensam grundsyn på förutsättningar och villkor för järnvägen. Genom en vägtrafikmodell byggd på de beskrivna principerna kan enligt propositionen järnvägen ges förutsättningar att öka sin konkurrenskraft och utvecklas så att dess fördelar som ett miljövänligt och energisnålt masstransportmedel kan göra sig mer gällande på framtidens transportmarknad.

Föredraganden anser att en särskild myndighet, benämnd banverket, bör bildas med ansvar för järnvägens infrastruktur. För utnyttjandet av infrastrukturen skall SJ betala avgifter. Med hänsyn till järnvägens ekonomiska problem och betydelsen av ett samhällsekonomiskt synsätt är det enligt propositionen angeläget att vägtrafikmodellen kan genomföras snarast. För att ha god beredskap, om förslaget godtas av riksdagen, har regeringen tidigare beslutat tillkalla en särskild organisationskommitté som

har till uppdrag attt utreda hur banverket skall organiseras. Kommittén skall lägga fram förslag till hur nuvarande SJ kan delas upp i en affärsrörelse för trafiken och ett banverk den 1 juli 1988.

I uppdraget ingår vidare att överväga för- och nackdelar med en sammanslagning av banverket och vägverket. Bakgrunden till detta är att det finns många gemensamma uppgifter och behov av gemensam kompetens inom väg- och järnvägsområdena. Vissa kompetenser och arbetsuppgifter inom SJ:s banavdelning är emellertid unika för järnvägsdriften.

Organisationskommittén bör enligt sina direktiv ägna särskild uppmärksamhet åt säkerhetsfrågornas organisatoriska integrering i den nya järnvägsorganisationen. För närvarande är SJ sin egen säkerhetsmyndighet som själv utfärdar normer och föreskrifter, utövar tillsyn och utreder olyckor och incidenter. Det kan enligt propositionen riktas principiella invändningar mot att ett trafikföretag är sin egen säkerhetsmyndighet. I organisationskommitténs uppgifter ingår därför att utreda hur en järnvägsinspektion med självständigt ansvar för säkerheten på järnvägsområdet bör inrättas. Målet skall vara att finna en organisationsform som tillgodoser mycket högt ställda krav på en säker järnvägstrafik.

Vägtrafikmodellen föreslås omfatta hela det nuvarande bannätet. Det innebär att staten genom banverket skall ha ansvaret för drift och underhåll av detta bannät. Den nuvarande indelningen i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät liksom begreppen riksnäts- och prövningsbanor förlorar därmed sin betydelse. I likhet med vad som gäller t.ex. för vägarna bör i stället en indelning ske efter trafikmässiga grunder där en åtskillnad görs mellan den interregionala trafiken mellan olika landsdelar och den lokala och regionala trafiken.

Utskottets överväganden

I motion T66 (vpk) framhålls att banverket bör finnas kvar inom SJ t.ex. organiserad som en särskild division. Enligt motionärerna är järnvägen ett sammanhållet system med egen teknik och logik men även ideologi. Järnvägssystemet bör därför byggas ut som en helhet.

I motion T95 (c) framhålls att konstruktionen med att dela upp SJ i ett affärsverk och ett banverk skapar möjligheter för en framtidsinriktad järnvägstrafik. Motionärerna förutsätter att banverket tar ett samhällsekonomiskt ansvar för infrastrukturen.

Utskottet tillstyrker för sin del regeringens förslag att en vägtrafikmodell bör införas för järnvägsdriften och att *statens järnvägar delas upp i ett affärsverk (SJ) för trafiken och en myndighet med ansvar för infrastrukturen (banverket)*. Därigenom kan SJ ges likvärdiga konkurrensvillkor i jämförelse med andra trafikgrenar samt förutsättningar att öka sin konkurrenskraft och utvecklas så att dess fördelar som ett miljövänligt och energisnålt masstransportmedel kan göra sig mer gällande på framtiden transportmarknad.

Utskottet har inget att erinra mot att regeringen bemyndigas besluta om den närmare *arbetsfördelningen mellan SJ och banverket eller att banverket får besluta om sin egen organisation*.

Av utskottets ställningstaganden i det föregående följer att yrkandena i motion T66 (vpk) att banverket skall finnas kvar inom SJ avstyrks.

Syftet med motion T95 (c) i denna del som inte har något att erinra mot uppdelningen av SJ i ett affärsverk och banverk är tillgodosett varför den inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. Den avstyrks därför av utskottet.

I motion T70 (vpk) begärs att *privata konsultbolag*, typ Indevo, i fortsättningen inte skall få uppdrag hos statliga verk och myndigheter.

Utskottet är inte berett att förorda att riksdagen skall förbjuda statliga verk och myndigheter att använda vissa privata konsultbolag. Härav följer att motion T70 (vpk) avstyrks i denna del.

I motion T48 (c) anförs att *järnvägen har en mycket viktig roll att spela i framtidens transportsystem*. I en tid då miljöaspekterna på transportsystemet blir allt mer betydelsefulla framträder framför allt de eldrivna järnvägstransporterna som ett verkligt utvecklingsbart reformalternativ som har framtiden för sig.

Föredraganden framhåller i propositionen att järnvägen rätt utnyttjad är ett miljövänligt och energisnålt masstransportmedel som har en viktig roll att spela i framtidens trafiksystem. Utskottet delar denna uppfattning och anser att syftet med motionen i denna del är tillgodosett. Den bör därför inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T84 (m) framhålls att målet för järnvägspolitiken bör vara att, med bibehållande av en god trafikförsörjning, statens utgifter för järnvägstrafiken efter en snabb omstrukturering successivt skall minska. Inom SJ finns enligt motionärerna stora möjligheter till *rationaliseringar*. Dessa bör ske parallellt med kvalitetshöjande åtgärder både på gods- och persontrafiksidan. Vidare yrkas i motionen att riksdagen bör uttala att såväl SJ som banverket bör *ledas av styrelser med erkänt duktiga företagsledare*.

Även utskottet anser det väsentligt att möjligheterna till rationaliseringar tas till vara och att statens utgifter för SJ kan minskas. Den nya organisationen för SJ som såväl utskottet som motionärerna ställer sig bakom skapar enligt utskottets mening förutsättningar för att så skall ske. Som framgår av propositionen har SJ förklarat att man av egen kraft kan förbättra sitt årliga resultat med minst en miljard kronor. Utskottet, som anser det nödvändigt att SJ kan svara upp mot de ekonomiska mål som angivits i propositionen, förutsätter att regeringen noga följer och för riksdagen redovisar utvecklingen av SJ:s ekonomiska resultat. Något särskilt uttalande från riksdagen om vilken typ av personer som skall ingå i SJ:s och banverkets styrelser är enligt utskottets mening inte erforderligt. Det är självfallet så att det inom styrelserna bl. a. måste finnas ledamöter som har stor erfarenhet av företagsledning.

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

3 Indelningen av järnvägsnätet

Propositionens huvudsakliga innehåll

Stomjärnvägar för interregional trafik

Enligt propositionen bör statens ansvar för den nationella trafikförsörjningen tydligare komma till uttryck. Det föreslås därför att ett nationellt stomnät avgränsas för sådan person- och godstrafik som är av nationell och internationell betydelse. I stomnätet skall förutom bandelar med både person- och godstrafik även vissa sammanbindande godsbanor ingå.

För stomnätet bör enligt föredraganden gälla att staten genom banverket skall svara för investeringar och underhåll. Som huvudregel bör gälla att SJ har trafikeringsrätten på stomnätet för såväl person- som godstrafik. Trafikhuvudmannen bör dock om särskilda skäl föreligger kunna få begränsad trafikeringsrätt för lokal och regional trafik på stomnätet.

Vid avgränsningen av stomnätet har i första hand valts ut bandelar med en fjärrtrafik där trafikunderlaget för persontrafiken medger minst fem dagliga dubbelturer. För att få en rimlig geografisk täckning av landet föreslås dock även vissa banor av regionalpolitisk betydelse men med mindre trafik föras till stomnätet. De bandelar – sammanlagt nära 6 000 kilometer vilket motsvarar drygt 50 % av dagens järnvägsnät – som med hänsyn till persontrafiken föreslås ingå i stomnätet är följande:

Stomjärnvägar (person- och godstrafik)	*Banlängd (km)*
Järna–Nyköping–Norrköping–Alvesta–Malmö	552
Katrineholm–Åby (Norrköping)	41
Alvesta–Emmaboda–Kalmar/Karlskrona	188
Malmö–Trelleborg	32
Helsingborg–Teckomatorp–Kävlinge–Lund	54
Åstorp–Teckomatorp	35
Eslöv–Teckomatorp	15
Hässleholm–Åstorp–Signestorp (Helsingborg)	65
Hässleholm–Kristianstad	30
Kristianstad–Karlshamn–Gullberna (Karlskrona)	125
Göteborg–Halmstad–Ängelholm–Helsingborg	244
Veinge–Hässleholm	72
Kil–Åmål–Olskroken (Göteborg)	230
Kornsjö–Mellerud	65
(Göteborg) Almedal–Borås–Värnamo–Alvesta	216
Uddevalla–Öxnered–Herrljunga–Borås	133
Falköping–Jönköping–Nässjö	113
Stockholm–Hallsberg–Göteborg	457
(Stockholm) Karlberg–Tillberga–Köping	143
Älvsjö–Västerhaninge	23
Södertälje S–Eskilstuna	82
Uppsala–AvestaKrylbo–Borlänge–Mora	261
Laxå–Kil–Charlottenberg	212
Sala–Tillberga	28
Ställdalen–Frövi–Köping (TGOJ)	109

Kolbäck–Eskilstuna–Flen (TGOJ)	70
Ånge–Ljusdal–Bollnäs–Ockelbo–Gävle/Storvik	306
Sundsvall–Gävle–Uppsala–Stockholm	413
Gävle–Storvik–AvestaKrylbo–Hallsberg–Mjölby	347
Storvik–Falun–Borlänge–Ludvika–Grängesberg–Ställdalen (via Hörken)	159
Storlien–Östersund–Bräcke–Ånge–Sundsvall	361
Vännäs–Umeå	31
Luleå–Boden–Vännäs–Bräcke	665
Totalt	**5 877**

I stomnätet bör enligt propositionen även ingå de sammanbindningsbanor som är strategiska för järnvägens godstransporter. Dessa är följande:

Stomjärnvägar (godstrafik)	*Banlängd (km)*
Kävlinge–Arlöv	19
Ängelholm–Åstorp–Helsingborg gbg	35
Ställdalen–Kil	141
Grängesberg–Ställdalen via Silverhöjden (TGOJ)	18
Valskog–Rekarne (TGOJ)	24
Flens Övre–Oxelösund (TGOJ)	61
Totalt	**298**

Föredraganden anser att stomnätet har en avgörande betydelse för möjligheterna att upprätthålla ett landsomfattande sammanhängande järnvägsnät. Bannätet har därtill i stor utsträckning betydelse för trafikhuvudmännens lokala och regionala kollektivtrafik. Det bör ankomma på banverket att i sin löpande verksamhet successivt följa upp den förordade avgränsningen efter samråd med berörda intressenter. Beslut om stomnätets avgränsning bör dock enligt föredraganden fattas av regeringen.

Det framhålls vidare i propositionen att det med hänsyn till statens övergripande ansvar för transportförsörjningen är angeläget att staten även fortsättningsvis tryggar viktig interregional persontrafik som inte kan upprätthållas på affärsmässiga grunder. Föredraganden anser att det statliga åtagandet när det gäller köp av olönsam trafik bör utökas till att gälla sovvagnstrafiken på övre Norrland. I statens åtaganden bör vidare inräknas köp av regionalpolitisk viktig persontrafik på inlandsbanan och malmbanan, vilka ingår i det nuvarande ersättningsberättigade bannätet.

Det sammanlagda medelsbehovet för statens köp av olönsam trafik har i propositionen beräknats till 274 milj. kr. för första halvåret 1989.

Av propositionen framgår vidare att regeringen har för avsikt att ge

transportrådet i uppdrag att, efter samråd med SJ och länstrafikföretagen, utarbeta riktlinjer för hur statens köp av persontrafik bör ske. Härvid skall särskilt beaktas behovet av interregionala förbindelser med landsdelar med svagt utvecklade resemöjligheter samt nödvändigheten av att de tjänster som köps står i överensstämmelse med verkliga kostnader. Det bör ankomma på regeringen att fastställa sådana riktlinjer. Därefter ankommer det på transportrådet att efter samråd med berörda intressenter förhandla med SJ om ersättningens storlek.

Med hänsyn till det omfattande berednings- och samrådsarbete som förutsätts ske bör den första trafikeringsperioden som skall bli föremål för upphandling avse perioden 1989/90–1991/92. Tills dess den nya ordningen genomförs bör transportrådet utbetala de av riksdagen anvisade medlen för persontågstrafiken på stomjärnvägarna direkt till SJ.

Länsjärnvägar för lokal och regional trafik

Enligt föredraganden bör det i lag slås fast att trafikhuvudmännens planerings- och samordningsansvar även innefattar järnvägstrafiken. Företrädare för kommunikationsdepartementet har träffat en principöverenskommelse med företrädare för Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen. Enligt principöverenskommelsen bör regeringen, eller den myndighet regeringen förordnar, få mandat att teckna överenskommelse med trafikhuvudmännen om ersättning för övertagande av ansvaret för trafikförsörjningen på en angiven sträcka. Normalt bör dessa avtal tecknas för en tioårsperiod. Ersättningens storlek skall enligt överenskommelsen motsvara SJ:s kostnad vid övertagandetillfället för att upprätthålla den aktuella tågtrafiken. Om banverket ställer krav på visst trafikutbud för fortsatt underhåll skall statens ersättning till trafikhuvudmännen täcka kostnaden för det antal turer som banverket kräver. Ersättningen till trafikhuvudmännen skall utgå oavsett val av färdmedel under avtalsperioden. Trafikhuvudmän som önskar trafikeringsrätt för lokal eller regional persontrafik skall, utan krav på ersättning, få överta viss rullande materiel, i huvudsak äldre motorvagnar, från SJ.

Det bör ankomma på transportrådet att utbetala ersättningen till berörda trafikhuvudmän då de övertagit ansvaret för trafikförsörjningen. I avvaktan på trafikhuvudmännens ställningstagande – dock längst till den 1 juli 1990 – bör transportrådet utbetala de anvisade medlen direkt till SJ. Efter detta datum skall staten inte längre köpa lokal och regional trafik. Ett villkor för att den nämnda ersättningen skall utgå är således att huvudmannen tar på sig ansvaret för persontrafikförsörjningen i en angiven relation. För den händelse en trafikhuvudman inte övertar ansvaret för trafikförsörjningen bör enligt propositionen ingen ersättning utgå från staten.

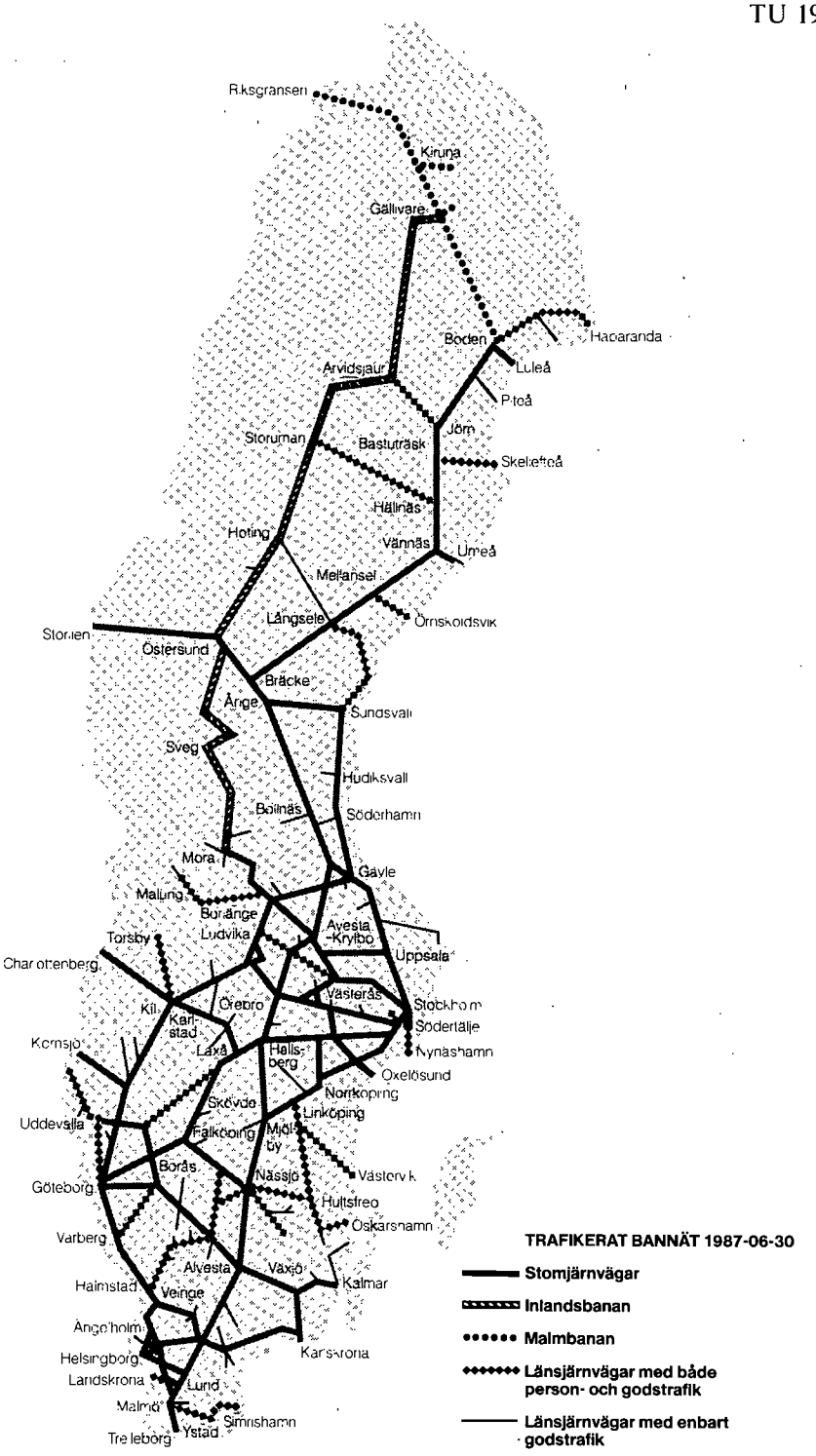
Den föreslagna ansvarsfördelningen omfattar endast den lokala och regionala persontrafiken. För godstrafiken bör SJ som nu ha trafikeringsrätten. Trafikhuvudmän som så önskar bör dock efter särskild prövning av regeringen ha möjlighet att helt och hållet få överta de banor som man har

trafikeringsrätten för. I vissa fall bör det vara möjligt, om särskilda skäl förcligger, för trafikhuvudmännen att på kortare avgränsade delar av stomnätet kunna få viss trafikeringsrätt för sådan persontrafik som är av lokal och regional betydelse. Av motsvarande skäl bör det vara möjligt för SJ att få begränsad trafikeringsrätt på länsjärnvägar.

Enligt föredraganden bör trafikhuvudmännen senast den 1 juli 1990 bestämma sig för om de vill ingå avtal med staten om övertagande av trafikförsörjningen på berörda sträckor.

Med den föreslagna avgränsningen av stomnätet kommer länsjärnvägarna att omfatta banor på ca 2 200 kilometer som i dag har persontrafik och i de flesta fall även godstrafik samt ett 50-tal banor där enbart godstrafik förekommer. Till denna grupp har också förts de banor där inte längre någon trafik upprätthålls. Uppdelningen av de trafikerade bandelarna redovisas i följande sammanställning och åskådliggörs på bifogade järnvägskarta.

Länsjärnvägar	*Banlängd (km)*
Landskrona–Kävlinge	20
(Malmö) Lundavägen–Ystad	58
Simrishamn–Tomelilla–Ystad	46
Gårdsjö–Forshem–Håkantorp	121
Borås–Varberg	84
Strömstad–Uddevalla–Olskroken (Göteborg)	179
Jönköping–Vaggeryd	35
Nässjö–Värnamo–Halmstad	196
Nässjö–Vetlanda–Åseda	74
Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn	149
Linköping–Bjärka Säby–Hultsfred	122
Bjärka Säby–Västervik	96
Södertälje S–Södertälje C	2
Västerhaninge–Nynäshamn	32
Ludvika–Tillberga	112
Torsby–Kil	82
Malung–Vansbro–Repbäcken (Borlänge)	123
Mellansel–Örnsköldsvik	29
Långsele–Härnösand–Sundsvall	183
Bastuträsk–Skelleftehamn	64
Storuman–Hällnäs	167
Arvidsjaur–Jörn	76
Haparanda–Boden	170
Summa persontrafikbanor	1 369
Tillkommer ett 50-tal trafikerade godsbanor	
Totalt	**3 589**


Riksgränsen
Kiruna
Gällivare
Haparanda
Boden
Luleå
Piteå
Arvidsjaur
Jörn
Storuman
Bastuträsk
Skellefteå
Hällnäs
Hoting
Vännäs
Umeå
Mellansel
Örnsköldsvik
Långsele
Storlien
Östersund
Bräcke
Ånge
Sundsvall
Sveg
Hudiksvall
Bollnäs
Söderhamn
Mora
Gävle
Malung
Borlänge
Ludvika
Avesta-Krylbo
Uppsala
Torsby
Charlottenberg
Västerås
Örebro
Kil
Karlstad
Stockholm
Södertälje
Nynäshamn
Kornsjö
Laxå
Hallsberg
Oxelösund
Skövde
Norrköping
Linköping
Uddevalla
Falköping
Mjölby
Borås
Nässjö
Västervik
Göteborg
Hultsfred
Oskarshamn
Varberg
Alvesta
Växjö
Kalmar
Halmstad
Veinge
Ängelholm
Karlskrona
Helsingborg
Landskrona
Lund
Malmö
Simrishamn
Ystad
Trelleborg
TRAFIKERAT BANNÄT 1987-06-30
Stomjärnvägar
Inlandsbanan
Malmbanan
Länsjärnvägar med både person- och godstrafik
Länsjärnvägar med enbart godstrafik

För dessa länsjärnvägar skall enligt propositionen gälla att staten genom banverket tar ansvar för underhållet så länge en huvudman driver trafik av minst fem dubbelturer per dag. Detta krav på trafikutbud bör kunna sättas ned beroende på godstrafikens omfattning.

För de bandelar där trafikhuvudmännen inte driver persontrafik med fem dubbelturer per dag eller annan intressent inte är beredd driva trafik av denna omfattning och där SJ:s godstrafik är av obetydlig omfattning skall banverkets underhållsansvar upphöra. Banan skall läggas ned tre år därefter. I samband härmed bör totalförsvarets synpunkter inhämtas. Det bör ankomma på banverket att pröva dessa frågor liksom att fatta det slutliga beslutet om eventuell upprivning av spår m. m.

Enligt propositionen har utvecklingen under senare tid visat att det finns ett klart intresse för att utveckla turisttrafik på järnväg. För att stimulera denna utveckling föreslås att en möjlighet öppnas att till turisttrafikändamål överlåta sådana bandelar, inkl. tillhörande fastigheter, som inte trafikeras reguljärt. Regeringen föreslås därför få mandat att även utan full ersättning överlåta fast egendom till ett värde av högst 5 milj. kr. i varje enskilt fall. Som riktmärke anses det rimligt att berörda turistintressenter genom egna insatser svarar för minst samma värde som den statligt efterskänkta andelen av anläggningen motsvarar.

Stomjärnvägar och länsjärnvägar

I motion T66 (vpk) yrkas *avslag på förslaget om en uppdelning av järnvägstrafiken i stomnät och länsjärnvägar*. Strävan bör vara att åstadkomma ett sammanhållet järnvägssystem. I anslutning till större befolkningstäta regioner kan utpräglad lokal trafik på järnväg i samarbete med ansvariga kommunala organisationer och SJ formas till ändamålsenliga lösningar. Förslaget att generellt lägga över ansvaret för persontrafiken på länshuvudmännen är dock enligt motionärerna ingen smidig och praktisk lösning.

Även i motion T228 (m) yrkas avslag på förslaget att föra över ansvaret för vissa järnvägar på trafikhuvudmännen. Enligt motionären räknar statsmakterna med att kunna undandra sig de ekonomiska belastningar som en avveckling eller fortsatt drift i egen regi skulle innebära.

Utskottet delar för sin del föredragandens uppfattning att järnvägsnätet bör delas in i ett stomnät för sådan person- och godstrafik som är av nationell och internationell betydelse och ett nät för länsjärnvägar. Till malmbanan och inlandsbanan som inte bör ingå i något av dessa nät återkommer utskottet senare.

En sådan indelning ligger väl i linje med de allmänna riktlinjer för trafikpolitiken som utskottet tidigare ställt sig bakom (TU 1987/88:13). Staten bör enligt dessa riktlinjer ha ett särskilt ansvar för den infrastruktur som svarar mot nationella och internationella transportbehov medan kommuner och landsting bör få ett ökat inflytande över de trafikanläggningar som krävs för att möta lokala och regionala transportbehov.

Ett överförande av ansvaret för den lokala och regionala järnvägstrafiken på trafikhuvudmännen skapar enligt utskottets mening förutsättningar för bättre samordning mellan tåg- och busstrafik vilket ökar möjligheterna att förbättra och effektivisera trafikutbudet.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motionerna T66 (vpk) och T228 (m) i denna del.

Regeringens förslag till *indelning av järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar* framgår av föregående avsnitt. I följande motioner yrkas att vissa av de banor som regeringen anser skall tillhöra länsjärnvägarna skall överföras till stomnätet.

I motion T48 (c) yrkas att Bohusbanan och banan mellan Boden och Haparanda skall tillhöra stomnätet. Med dessa förslag vill motionärerna markera vikten av att järnvägstrafiken planeras i ett nordiskt helhetsperspektiv.

I motionerna T14 (c) och T37 (s,m,c,fp) yrkas att Bohusbanan skall tillhöra stomnätet.

I motion T12 (s) begärs att sträckan Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn skall ingå i stomnätet.

I motion T49 (c) yrkas att banan mellan Boden och Haparanda skall ingå i stomnätet.

I motionerna T73 (s) och T215 (vpk) yrkas att Västerdalsbanan skall föras till stomnätet.

I motion T72 (vpk) yrkas att Fryksdalsbanan skall föras till stomnätet.

I motion T515 (fp) begärs att sträckan Åkers Styckebruk–Strängnäs förs till stomnätet.

Föredragandens utgångspunkt för avgränsningen av stomnätet har i första hand varit att till detta nät föra bandelar med en fjärrtrafik där trafikunderlaget för persontrafiken medger minst fem dagliga dubbelturer. För att få en rimlig geografisk täckning av landet bör dock enligt propositionen även vissa banor av regionalpolitisk betydelse men med mindre trafik föras till stomnätet. På så vis har sammanlagt ca 6000 kilometer avgränsats, vilket motsvarar drygt 50% av dagens järnvägsnät (se s. 24–25).

Vid sidan av detta nät, som avgränsats med utgångspunkt från persontrafikens behov, föreslår föredraganden, att ett antal sammanbindningsbanor som är strategiska för järnvägens godstransporter förs till stomnätet (se s. 25).

Utskottet anser att *regeringens förslag till stomnätsbanor* har avgörande betydelse för möjligheterna att upprätthålla ett landsomfattande och sammanhängande järnvägsnät. Utskottet tillstyrker därför att dessa banor förs till stomnätet. Det gäller såväl de banor som avgränsats med hänsyn till persontrafiken som de sammanbindningsbanor som avgränsats med hänsyn till deras strategiska betydelse för järnvägens godstransporter.

Enligt utskottets mening är trafiken på Bohusbanan och bandelen Boden–Haparanda av den karaktären att de bör tillföras länsjärnvägarna. Motionsyrkandena om att dessa banor skall tillföras stomjärnvägarna avstyrks följaktligen. Utskottet anser det 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 är därför enligt utskottets mening inte nödvändigt att föra vissa banor till stomnätet för att åstadkomma ett nordiskt samarbete på järnvägsområdet.

Även övriga motionsyrkanden om överföring av bandelar från länsjärnvägarna till stomjärnvägarna avstyrks.

Av utskottets ställningstagande följer att också den av föredraganden föreslagna avgränsningen av ett länsjärnvägsnät tillstyrks.

Föredraganden framhåller att förändringar i trafikmönstret och förskjutningar mellan trafikgrenarna kan komma att påverka det framtida resandet och den framtida godstrafiken. Det bör därför ankomma på banverket att i sin löpande verksamhet successivt följa upp den förordade avgränsningen efter samråd med berörda intressenter. Föredraganden anser dock att beslut om förändringar i bannätsindelningen bör fattas av regeringen.

I motion T48 (c) yrkas att en eventuell framtida flyttning av en bana mellan stomnätet och länsjärnvägsnätet skall ske genom riksdagsbeslut.

Utskottet har inget att erinra mot förslaget i propositionen att regeringen bemyndigas besluta om framtida *förändringar i bannätsindelningen*. Härav följer att motion T48 (c) avstyrks i denna del.

Med hänsyn till att det på stomnätet ingår bandelar där en kommersiellt utbyggd tågtrafik inte kan erbjudas skall staten enligt propositionen även

fortsättningsvis trygga sådan interregional persontrafik som inte kan upprätthållas på affärsmässiga grunder men som har en klar regionalpolitisk betydelse. Det statliga åtagandet när det gäller köp av trafik bör ökas till att omfatta sovvagnstrafiken på övre Norrland. Det föreslås också att i det statliga åtagandet bör inräknas köp av regionalpolitiskt viktig persontrafik på inlandsbanan och malmbanan. Av propositionen framgår vidare att regeringen har för avsikt att ge transportrådet i uppdrag att, efter samråd med SJ och trafikhuvudmännen, utarbeta förslag till principer för hur statens köp av persontrafik bör ske.

På grund av Norrlandstrafikens speciella förutsättningar med begränsat resandeunderlag och stora transportavstånd är enligt utskottets mening särskilda statliga insatser nödvändiga för att säkerställa en tillfredsställande transportförsörjning. Staten skall därför köpa sådan persontrafik på stomnätet som är regionalpolitiskt önskvärd men som inte kan komma till stånd på rent företagsekonomiska grunder. Därmed tryggas en stor del av den trafik som berör Norrland. Staten kommer bl. a. att köpa sovvagnstrafiken till och från övre Norrland.

Av det anförda följer att utskottet godtar de föreslagna principerna för *köp av interregional persontrafik*.

I motion T84 (m) begärs att de delar av affärsbanenätet där intäkterna inte täcker kostnaderna bör *överföras till det ersättningsberättigade nätet* innan indelningen i stom- resp. länsjärnvägar görs. Vidare framhålls att det varit en fördel om de delar av det ersättningsberättigade nätet som inte tillhör riksnätet hade prövats enligt 1979 och 1983 års handläggningsordning innan en överföring till länshuvudmännen görs.

Utskottet ser inga fördelar med att föra över vissa delar av affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet innan en indelning i stom- och länsjärnvägar görs. Avgörande för indelningen bör vara om trafiken är interregional eller av lokal och regional karaktär. Utskottet är inte heller berett att förorda att en prövning av vissa banor enligt tidigare handläggningsordning görs innan de förs över till trafikhuvudmännen.

Av detta följer att utskottet avstyrker motionen i denna del.

Principöverenskommelsen om lokal och regional kollektivtrafik på väg m. m.

Som framgår av det föregående har en principöverenskommelse träffats mellan företrädare för kommunikationsdepartementet, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska Lokaltrafikföreningen. Enligt överenskommelsen bör regeringen eller den myndighet som regeringen bestämmer få mandat att teckna överenskommelser med trafikhuvudmännen om ersättning för övertagande av ansvaret för trafikförsörjningen på en angiven sträcka.

Storleken på ersättningen skall motsvara SJ:s kostnad vid övertagandetillfället för att upprätthålla den aktuella tågtrafiken. Ersättningen skall utgå oavsett val av trafikmedel.

För länsjärnvägarna skall enligt överenskommelsen gälla att staten genom banverket tar ansvar för underhållet så länge en huvudman driver

trafik med minst fem dubbelturer per dag. Detta krav bör kunna sättas ned beroende på godstrafikens omfattning.

I motion T84 (m) framhålls att statens bidrag till länshuvudmännen successivt bör trappas ned, att starka skäl talar för en *kortare avtalsperiod* t. ex. 3–5 år samt att avtalet bör träda i kraft senast den 1 januari 1990.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att avtalen mellan staten och trafikhuvudmännen normalt bör tecknas för en tioårsperiod. Kortare avtalsperioder skapar osäkerhet hos trafikhuvudmännen och kan därmed minska deras vilja att ta över ansvaret för trafikförsörjningen. Utskottet anser i likhet med föredraganden att trafikhuvudmännen bör bestämma senast den 1 juli 1990 om de vill ingå avtal med staten om övertagande av trafikförsörjningen på en viss sträcka.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker motion T84 (m) i denna del.

I motion T41 (c) yrkas att *bidraget till länshuvudmännen skall räknas upp och vara av långvarig karaktär.*

Av propositionen framgår att ersättningen årligen skall justeras. Utskottet har i det föregående uttalat sig för långa avtalsperioder. Motionen bör inte i denna del föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. Den avstyrks därför av utskottet.

I motion T48 (c) yrkas att de medel som skall utgå för att stödja länshuvudmännens drift av trafiken *endast skall kunna användas för tågtrafik.* Någon möjlighet att flytta medlen till busstrafik bör inte finnas.

Utskottet anser att ersättningen till de trafikhuvudmän som tar över ansvaret för viss trafikförsörjning bör utgå oavsett val av färdmedel under avtalsperioden. Beslut om hur den lokala och regionala trafiken skall utformas fattas bäst av trafikhuvudmännen. Förslaget i motionen att ersättning endast skall utgå för tågtrafik gör det, enligt utskottets mening, mycket svårt för staten att sluta avtal om överförande av ansvaret för den lokala och regionala persontrafiken på trafikhuvudmännen. Utskottet, som anser att detta vore olyckligt, tillstyrker därför regeringens förslag och avstyrker motionsyrkandet i fråga.

I motion T95 (c) framhålls att det är viktigt att någon *kostnadsövervältring* inte sker från staten till kommunerna i samband med den förändrade ansvarsfördelningen.

Utskottet delar denna uppfattning som också ligger till grund för principöverenskommelsen. Motionsyrkandet bör därför inte föranleda någon åtgärd från riksdagens sida varför det avstyrks.

I motion T46 (fp) yrkas att riksdagen avvisar *kravet på ett visst antal dubbelturer* som grund för statsbidrag för underhåll av länsjärnvägar. Ansvaret för underhållet bör åvila staten genom banverket.

I motion T48 (c) yrkas att banverket skall driva banan så länge länshuvudmannen upprätthåller minst det antal dubbelturer per vardag som SJ för närvarande driver, dock lägst tre.

I motion T95 (c) begärs att kravet för underhåll skall vara fyra dubbelturer under tiden måndag till fredag.

Enligt propositionen skall för länsjärnvägarna gälla att staten genom

banverket tar ansvar för underhållet så länge en huvudman driver trafik med minst fem dubbelturer per dag. Detta krav på trafikutbud bör kunna sättas ned beroende på godstrafikens omfattning. Av propositionen framgår också att om banverket ställer krav på visst trafikutbud för fortsatt underhåll skall statens ersättning till trafikhuvudmännen täcka kostnaden för minst det antal turer som banverket kräver.

Innebörden av ovanstående förslag är att en trafikhuvudman kan utöka antalet turer på en länsjärnväg till att omfatta så många turer som banverket kräver, utan att huvudmannen drabbas av ökade kostnader. Mot denna bakgrund anser utskottet att syftet med motionerna är tillgodosett varför de inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Förslaget i propositionen tillstyrks i denna del.

I motion T84 (m) framhålls att det är positivt om privata företag i ökad utsträckning kan engageras i järnvägsdriften. Om ett sådant företag kan erbjuda ett motsvarande trafikutbud som länshuvudmannen men till lägre kostnad för samhället bör företaget ges *trafikeringsrätten*.

Föredraganden föreslår att länshuvudmännen får trafikeringsrätten för persontrafiken på länsjärnvägarna. För godstrafiken bör SJ som nu ha trafikeringsrätten. Om SJ eller trafikhuvudman avstår från sin trafikeringsrätt skall andra intressenter kunna driva järnvägstrafik. Det föreslås vidare i propositionen att det bör vara möjligt, om särskilda skäl föreligger, för trafikhuvudmännen att på kortare avgränsade delar av stomnätet kunna få viss trafikeringsrätt för sådan trafik som är av lokal och regional betydelse.

Utskottet delar för sin del föredragandens uppfattning om trafikeringsrätten. Utskottet är inte berett att förorda att privata företag ges trafikeringsrätten efter de riktlinjer som föreslås i motion T84 (m). Motionen avstyrks därför i denna del.

Utskottet tillstyrker även i övrigt att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna en *principöverenskommelse* i huvudsaklig överensstämmelse med den som redovisas i bilaga 1.19 till propositionen.

Utskottet tillstyrker också förslagen i propositionen att riksdagen *bemyndigar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att träffa avtal med trafikhuvudmännen* om ekonomisk ersättning samt att trafikhuvudmännen får *överta viss rullande materiel* från SJ utan krav på ersättning.

Utskottet tillstyrker vidare förslaget i propositionen att riksdagen bemyndigar regeringen eller myndighet som regeringen beslutar att *bestämma i frågor som rör rätten att trafikera järnvägsnätet*.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen, om propositionen bifalles av riksdagen, beslutar anslå medel till betydande *förstärkning av trafikhuvudmännens resurser*. Det finns enligt motionärerna en stor risk för kostnadsövervältring på kommunerna trots försäkringar om statsbidrag.

Såväl Landstingsförbundet och Svenska kommunförbundet som Svenska Lokaltrafikföreningen står bakom principöverenskommelsen. Som framgått av den tidigare redogörelsen är en av utgångspunkterna för överenskommelsen att ingen kostnadsövervältring på kommunerna skall äga

rum. Något krav på bidrag till förstärkning av trafikhuvudmännens resurser har inte rests. Utskottet avstyrker därför yrkandet i motionen.

Turisttrafik

För att stimulera utvecklingen av turisttrafik anser föredraganden att en möjlighet bör öppnas för att till turisttrafikändamål överlåta bandelar inkl. tillhörande fastigheter som inte trafikeras reguljärt. Regeringen föreslås få mandat att även utan full ersättning överlåta fast egendom till ett värde av högst 5 milj. kr. i varje enskilt fall. Som riktmärke bör berörda turistintressenter genom egna insatser svara för minst samma värde som den statligt efterskänkta andelen av anläggningen motsvarar.

Växjö–Hultsfred–Västervik–Järnvägsaktiebolag (VHVJ) bildades för två år sedan för att bevara smalspårsbanan mellan Växjö och Västervik sedan SJ lade ned trafiken i augusti 1984. Bolaget övertog spår, mark och fastigheter från SJ i juli 1987. I motionerna T17 (c,fp,vpk) och T19 (s) begärs att även *banan Växjö–Västervik* skall få del av den prisnedsättning som föreslås i propositionen.

Utskottet tillstyrker att möjligheter öppnas att till turisttrafikändamål överlåta bandelar som inte trafikeras reguljärt på det sätt som föreslås i propositionen.

Med hänsyn till att VHVJ:s övertagande av banan Växjö–Västervik ägt rum så pass nyligen anser utskottet att det bör vara möjligt att i efterhand låta denna bana omfattas av de riktlinjer beträffande turisttrafik som förordas i propositionen. Kostnaderna för en eventuell nedsättning av priset i efterhand bör belasta SJ:s resultat.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att syftet med motionerna blir tillgodosett bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Stationshus och resecentra

I motionerna T66 (vpk) och T520 (vpk) yrkas att regeringen utarbetar förslag i syfte att möjliggöra och uppmuntra stationshusens användning som ändamålsenliga terminaler för kollektivtrafik och godstrafik.

I motion T95 (c) framhålls att det är mycket angeläget att resenärerna vid trafikcentra kan få all den information och service de behöver när det gäller lokal, regional och interregional buss- och järnvägstrafik.

I motionerna T92 (s) och T216 (m) framhålls att Ljusdal bör bli centrum för järnvägs- och busstrafik för Hälsingland och Härjedalens inland.

Föredraganden framhåller att stationshusen bör utvecklas till trafikcentra för flera trafikslag så att de uppmuntrar till kollektivt resande. SJ arbetar med att föra över ansvaret för stationerna till en särskild enhet inom affärsverket. I flertalet av länen har samrådsgrupper bildats mellan SJ och trafikhuvudmännen som bl. a. har till uppgift att förbättra anslutningsresorna med främst buss till SJ:s fjärrtrafik.

Utskottet anser att det är betydelsefullt för en attraktiv persontrafik på järnväg att resenärerna erbjuds en bra service på stationerna. Som framgår av det föregående pågår ett arbete med denna inriktning. Samarbete mellan

olika trafikföretag och kommuner för att t.ex. bygga ut resecentra bör bygga på ett frivilligt engagemang. Utskottet anser i likhet med föredraganden att det inte är befogat med tvingande samarbetsbestämmelser. Förslaget att avgränsa ett nät för länsjärnvägar ger också trafikhuvudmännen ökade möjligheter att ta ett samlat ansvar för länets buss- och järnvägstrafik.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att syftet med motionsyrkandena till väsentlig del är tillgodosett. De bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

4 Godstrafiken

Propositionens huvudsakliga innehåll

Föredraganden anser att SJ har betydande möjligheter att stärka sin konkurrenskraft på transportmarknaden. Bl.a. bör vagnslasttrafiken kunna effektiviseras betydligt. Järnvägen har dessutom stora möjligheter att utveckla effektiva kombitransporter.

För SJ:s godstrafik på de trafiksvaga bandelarna på det s.k. ersättningsberättigade bannätet har sedan år 1963 utgått statlig ersättning för täckande av trafikens underskott. En del av dessa medel täcker kostnaderna för underhållet av banorna. Då staten tar över ansvaret för infrastrukturen blir följden att denna del av ersättningen faller bort och att i stället banverket ersätts för dessa kostnader.

Resterande del av driftersättningen till godstrafiken är enligt föredraganden ett statsbidrag som subventionerar järnvägstrafiken och påverkar konkurrensytorna gentemot sjöfarten och lastbilstrafiken. Mot denna bakgrund anser föredraganden att driftersättningen till SJ:s godstrafik bör slopas. I stället föreslås att ett särskilt bidrag inrättas för utveckling av kombitrafik och vagnslasttrafik.

Med förslaget att slopa driftersättningen följer att SJ inte heller bör ha förpliktelser att upplåta järnvägsstationer för godstrafik när detta inte är affärsmässigt motiverat. Förordningen om handläggning av ärenden om nedläggning av vagnslasttrafik föreslås därför upphöra att gälla fr.o.m. den 1 juli 1988.

Utskottets överväganden

I motion T66 (vpk) begärs att riksdagen beslutar att järnvägsstationer skall upplåtas för godstrafik även i bygder med relativt svagt trafikunderlag.

Utskottet har inget att erinra mot att driftbidraget till godstrafiken slopas och att ett särskilt bidrag för utveckling av kombitrafik och godstrafik inrättas. Utskottet återkommer vid sin behandling av anslagen till dessa frågor. I likhet med föredraganden anser utskottet att som en följd av att driftersättningen slopas bör SJ inte ha förpliktelser att upplåta järnvägsstationer för godstrafik när detta inte är affärsmässigt motiverat. Förslaget att upphäva förordningen om handläggning av ärenden om *nedläggning av*

vagnslasttrafik tillstyrks. Härav följer att motion T66 (vpk) avstyrks i denna del.

I motion T48 (c) framhålls att det är angeläget att *godstrafiken upprätthålls* i ett så vittförgrenat nät som möjligt. SJ bör samråda med kommunen innan större förändringar sker.

I motion T22 (c) yrkas att godsbanan Mjölby–Väderstad skall vara kvar i drift så länge kommunen så önskar.

I motion T72 (vpk) begärs att banan Arvika–Mellerud skall få ligga kvar.

I motion T90 (c) anförs att riksdagen bör uttala sig för att godstrafiken Bollnäs–Edsbyn skall upprätthållas.

I motion T534 (c) framhålls att godstrafiken bör vara kvar och återupptas på hela sträckan Orsa–Bollnäs.

I motion T530 (c,m,fp) framhålls vikten av att godstrafiken bevaras på banan Halmstad–Nässjö.

Utskottet anser det självklart att innan SJ beslutar om nedläggning av trafiken på en godsbana eller banverket beslutar upphöra med underhållet ingående överläggningar sker med olika lokala och regionala intressenter, t. ex. länsstyrelser, kommuner och trafikhuvudmän. Genom inrättandet av ett särskilt anslag för länstrafikanläggningar ökar också det lokala och regionala inflytandet över investeringsbesluten.

Utskottet är inte berett att förorda att riksdagen uttalar sig om trafiken på de godsbanor som behandlas i motionerna. Det gäller även frågan om spårupprivning på banan Arvika–Mellerud. Det ankommer i första hand på SJ och banverket att avgöra dessa frågor. Av det anförda följer att syftet med motion T48 (c) synes tillgodosett. Den bör därför i denna del lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida. Övriga motionsyrkanden avstyrks.

I motionerna T84 (m) och T89 (m) framhålls att det krävs en *kraftfull satsning på godstrafiken* om SJ skall lyckas. Bl. a. omnämns utbyggnad av systemet med godspendlar, ökad satsning på systemtransporter och en koncentration av satsningarna på de största transportkunderna.

De åtgärder som föreslås i motionerna ligger helt i linje med de tankegångar om godstrafiken som framförs i propositionen. Utskottet har inte heller någon annan uppfattning. Motionsyrkandena bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T91 (m) framhålls att SJ bör *sälja ut samtliga godsvagnar* till landets speditionsföretag som sedan får anlita (hyra) SJ:s lok för godstrafikens genomförande.

Utskottet anser att lönsamhetsskäl måste vara avgörande för hur många godsvagnar SJ skall äga. I sammanhanget vill utskottet erinra om att det för närvarande finns ca 3 000 privatägda godsvagnar. Utskottet som inte är berett att förorda att riksdagen skall uttala att SJ skall sälja samtliga godsvagnar till landets speditionsföretag, avstyrker motionen i denna del.

Propositionens huvudsakliga innehåll

Enligt den järnvägspolitiska propositionen år 1985 talade starka samhällsekonomiska skäl för att järnvägen i framtiden borde svara för en betydligt större del av de långväga transporterna. För år 1990 sattes upp som mål att SJ skulle uppnå en kombitrafikvolym på 3 miljoner ton.

År 1986 omfattade kombitrafiken totalt 1,2 miljoner ton. Föredraganden anser att det finns goda förutsättningar att uppnå målsättningen 3 miljoner ton år 1990. Den hittillsvarande ökningen faller emellertid i stor utsträckning på den internationella trafiken, vilket inte förutsågs vid det järnvägspolitiska beslutet, när bedömmningen om möjligheterna att överföra gods från det svenska vägnätet till järnväg gjordes. Den totala godsvolym som överförts från det svenska vägnätet uppgår hittills endast till knappt 600 000 ton vilket innebär en mycket svag utveckling i denna del.

I framtiden bör ett vidgat kombitrafikbegrepp, innefattande transport på järnväg av såväl trailers, växelflak som containers av olika slag tillämpas, dvs. alla typer av lösa lastbärare. Med en sådan vidgad definition omfattar kombitrafiken i Sverige för närvarande ca 3 miljoner ton per år. I denna volym ingår även SJ:s containertrafik som år 1986 omfattade 1,8 miljoner ton.

Motiven för en fortsatt satsning på kombitrafiken är enligt föredraganden starkare i dag än för ett par år sedan. Vilken omfattning kombitrafiken kan få i framtiden beror på ett flertal faktorer. Rent allmänt gynnar industrins ökade varuvärden utvecklingen av högeffektiva godstransporter. Faktorer som miljö och kostnadseffektivitet talar för en snabb tillväxt av kombitrafiken.

I flera andra länder har kombitrafiken vuxit fram genom direkt reglerande åtgärder. Föredraganden är för sin del inte beredd att förorda ett motsvarande system i Sverige. I stället anser han att kombitrafiken bör utvecklas långsiktigt på kommersiella grunder i nära samarbete mellan SJ, speditörer, åkerier och industri.

Ett aktivt engagemang från statsmakternas sida är emellertid nödvändigt för den fortsatta utvecklingen. Det är av mycket stor betydelse att branschen får klart för sig att det finns en politisk vilja att ge järnvägen möjligheter att tillhandahålla kapacitet, teknik och service i en omfattning som tillgodoser närningslivets och åkeribranschens långsiktiga behov.

I första hand är det en fråga om att bygga upp ett förhållandevis litet men mycket kapacitetsstarkt kombinät med hög teknisk standard som förbinder de framtida terminalorterna. Bl. a. behövs dubbelspårsutbyggnad på flera sträckor, t. ex. på västkustbanan och på delar av norra stambanan, för att öka framkomligheten och minska störningsriskerna.

Det är viktigt att kombitrafiken kan utvecklas långsiktigt av egen kraft genom att erbjuda högeffektiva transporter till konkurrenskraftiga priser. En sådan utveckling kräver emellertid nya transportlösningar. Det är härvid rimligt att räkna med att en sådan omstruktureringsprocess tar tid inte minst för att anpassa trafiklösningarna till det mycket skiftande behov som finns i landets olika delar och för olika kunder. Det föreslås därför i

propositionen att ett särskilt utvecklingsbidrag införs den 1 januari 1989 så att SJ:s godstrafik snabbare än vad som annars hade varit möjligt vidareutvecklas på ett sätt som tillgodoser kundernas krav.

Bidraget bör bl. a. kunna användas för investeringar i terminaler, tillfällig underskottstäckning i terminalverksamheten samt andra kostnader av övergångskaraktär, t. ex. kostnader för uppsamling och distribution kring terminaler.

Ett syfte med det föreslagna bidraget skall emellertid också vara att tillförsäkra landets olika delar en tillfredsställande standard i sin totala godstransportförsörjning. Detta inbegriper även andra trafiklösningar än kombitrafik t. ex. utveckling av systemtransporter med vagnslastvagnar av olika typer. Mot denna bakgrund finner föredraganden inte skäl att närmare styra användningen av bidraget. För hela år 1989 föreslås en total bidragsnivå på 520 milj. kr. För budgetåret 1988/89 beräknas ett bidrag på 260 milj. kr. Det totala bidraget bör därefter avvecklas successivt.

Föredraganden har övervägt möjligheten att ge kombitrafiken en särskild miljörabatt genom nedsättning av den rörliga avgiften. Eftersom kombitrafiken bör ges en chans att utvecklas på rent kommersiella grunder är föredraganden inte beredd att förorda någon sådan rabatt. Däremot bör järnvägsvagnar som uteslutande är avsedda för kombitransporter inte belastas med någon fast fordonsavgift eftersom fordonsskatt redan erlagts för dragfordonet i ett kombiekipage på landsvägssträckan.

Vissa bedömare hävdar att mycket långa avstånd är den viktiga faktorn för kombitrafikens utveckling. Föredraganden delar inte denna uppfattning. En viktigare faktor än avståndet är enligt vissa utredningar fördelningen mellan olika regioner och hur godsströmmarna kan balanseras i olika riktningar. Föredraganden anser att det för närvarande i första hand är Stockholmsområdet, Skåne, Göteborgsområdet, västra Mälarregionen, Gävle–Dalaregionen och mellersta Norrland som har tillräckligt godsunderlag för kombitrafik. Intressanta upptagningsområden utanför Sverige för kombitrafik kan också vara Osloregionen och transitgods från Finland via Stockholm till Danmark och kontinenten.

Under förutsättning att SJ kan genomföra de åtgärder som krävs för att tillgodose marknadens kvalitetskrav och statsmakterna skapar de yttre förutsättningarna för en fortsatt expansion av kombitrafiken anser föredraganden det inte orimligt att kombitrafiken omkring år 2000 kan komma att omfatta minst 10 miljoner ton med den vidgade definition som han tidigare redogjort för.

Utskottets överväganden

I motion T11 (s) framhålls att systemet med kombitrafik har många fördelar. Det yrkas att åtgärder vidtas för att påskynda utvecklingen mot snabba kombitransporter.

I motion T48 (c) framhålls att inriktningen bör vara att kombitrafiken redan år 1995 omfattar ca 10 miljoner ton. Utvecklingen av kombitrafiken kommer enligt motionärerna att kräva byggande av attraktiva terminaler som av miljöskäl bör förläggas utanför tätortskärnorna.

I motion T84 (m) framhålls att prissättningen i kombitrafiken inte, såsom sägs i propositionen, bör ske utifrån kostnaderna för motsvarande landsvägstransport. Prissättningen bör ske utifrån kombitrafikens egna kostnader. Motionärerna är också kritiska till den av regeringen föreslagna ensidiga satsningen på kombitrafiken vilken snedvrider konkurrensen. Riksdagen bör avstå från att uttala sig om hur stor andel som kombitrafiken vid en viss tidpunkt bör ha av den totala godsmarknaden.

I motion T95 (c) framhålls att en satsning på kombitrafik är nödvändig för att järnvägen skall kunna ta igen marknadsandelar som förlorats till lastbilstrafiken. Regeringen får inte tveka att ge banverket och SJ de investeringsresurser som krävs för att kombitrafiken och andra former av godstransporter på järnväg på allvar skall kunna konkurrera med lastbilstrafiken.

I motion T533 (s) anförs att snabba åtgärder måste vidtas för att göra det möjligt att föra över tunga långväga vägtransporter till järnvägen.

Utskottet anser i likhet med såväl föredraganden som motionärerna att det är angeläget att kombitrafiken kan vidareutvecklas som ett konkurrenskraftigt och miljövänligt alternativ till främst fjärrtrafik på landsväg. Även jordbruksutskottet understryker betydelsen härav i sitt yttrande (JoU 1987/88:3 y) till trafikutskottet.

En överföring av landsvägstrafik till kombitrafik får betydande positiva effekter på miljö, energi, säkerhet och vägslitage. Det är som anförs i propositionen nödvändigt med ett aktivt engagemang från statsmakternas sida. En viktig del i detta är att statsmakterna genom att skapa tillräckligt investeringsutrymme gör det möjligt att satsa på en infrastruktur som motsvarar kombitrafikens krav. Bl. a. behövs dubbelspårsutbyggnad på flera sträckor, t. ex. på västkustbanan och på delar av norra stambanan.

Utskottet ser vidare positivt på att ett särskilt utvecklingsbidrag införs för utveckling av kombitrafik och vagnslasttrafik. Till denna fråga återkommer emellertid utskottet vid sin behandling av anslagen.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T48 (c) att terminalerna är en viktig del av *kombitrafikens infrastruktur* och att det är angeläget att flytta kombiterminalerna till platser utanför tätorternas centrala delar. Då syftet med motionen i denna del redan synes tillgodosett bör den lämnas utan särskild ågärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller motionerna T11 (s) och T95 (c) och T533 (s). Även dessa motioner bör därför, såvitt nu är i fråga, lämnas utan särskild åtgärd.

I likhet med föredraganden anser utskottet att kombitrafiken långsiktigt bör utvecklas på kommersiella grunder i nära samarbete mellan SJ, speditörer, åkerier och industrin. Statliga regleringar bör undvikas.

När det gäller *prissättningen av kombitrafiken* som tas upp i motion T84 (m), anser utskottet att om denna trafik skall utvecklas på kommersiella grunder måste priset baseras på de särkostnader som kombitrafiken ger upphov till samt medge att SJ erhåller ett skäligt täckningsbidrag enligt samma principer som för övrig trafik. Självfallet måste SJ beakta de kostnader som fjärrtrafik på landsväg har för motsvarande transport.

Av det anförda följer att någon åtgärd med anledning av motionen inte är erforderlig. Den avstyrks därför i denna del.

Utskottet har inget att erinra mot att kombitrafikbegreppet vidgas till att omfatta transport på järnväg av trailers, växelflak och containers av olika slag, dvs. alla typer av lösa lastbärare. Med denna definition omfattar kombitrafiken i Sverige för närvarande 3 miljoner ton per år. Föredraganden anser det inte orimligt att kombitrafiken år 2000 kan komma att omfatta minst 10 miljoner ton.

Utskottet har i det föregående understrukit att det är angeläget att kombitrafiken kan utvecklas till ett konkurrenskraftigt alternativ till främst fjärrtrafik på landsväg. Utskottet anser det därför betydelsefullt att föredragandens bedömning att *kombitrafiken kommer att omfatta minst 10 miljoner ton år 2000* kan uppfyllas. Till skillnad från motion T84 (m) uppfattar utskottet inte föredragandens uttalanden i denna del som en absolut målsättning om kombitrafikens andel av den totala godsmarknaden. Kombitrafiken bör utvecklas på kommersiella grunder.

Utskottet anser vidare att en ökning av kombitrafiken från 3 miljoner ton i dag till 10 miljoner ton år 2000 är uttryck för en hög ambitionsnivå. Ett uttalande från riksdagens sida, såsom begärs i motion T48 (c), att inriktningen bör vara att kombitrafiken bör omfatta 10 miljoner ton redan år 1995 anser utskottet därför inte vara realistiskt.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker föredragandens uttalanden om kombitrafikens omfattning år 2000 och avstyrker motionerna T48 (c) och T84 (m) i denna del.

Utskottet lämnar även i övrigt utan erinran vad föredraganden *anfört om kombitrafikens utveckling*.

6 Trafiken på inlandsbanan och malmbanan

Propositionens huvudsakliga innehåll

Föredraganden anser att inlandsbanan mellan Mora och Gällivare har ett klart samhällsintresse och att den därför bör finnas kvar. Med hänsyn främst till möjligheterna att utveckla turismen är det dock önskvärt med ett ökat regionalt engagemang. Det bör därför enligt propositionen prövas om persontrafiken kan bedrivas i en annan form där lokala och regionala intressenter samt turistorganisationer medverkar. Detta skulle innebära att rätten till persontrafik på inlandsbanan erbjuds dessa intressenter. Det bör ankomma på regeringen eller den myndighet regeringen förordnar, att träffa nödvändiga avtal om detta. Inlandsbanan bör organisatoriskt sortera under banverket.

Föredraganden anmäler angående malmbanan att han och hans norska kollega överväger att tillsätta en gemensam norsk–svensk malmbanedelegation med uppgift att se över rationaliseringsmöjligheterna och möjligheterna till samordning mellan LKAB, SJ och Norges statsbaner (NSB) i syfte att minska kostnaderna för transport av järnmalm från LKAB:s gruvor. I avvaktan på resultatet av en kommande malmbanedelegations arbete kommer malmbanetrafiken att behållas organisatioriskt som en särskild division inom SJ:s affärsrörelse.

I motion T41 (c) yrkas att *inlandsbanan skall omfatta* hela sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att inlandsbanetrafiken skall omfatta sträckan Kristinehamn–Gällivare samt de tre tvärbanorna Forsmo–Hoting, Storuman–Hällnäs och Arvidasjaur–Jörn.

I motion T208 (c) framhålls att inlandsbanan är en nödvändig transportled i vårt nordliga inland och att den i en krigssituation kan ha avgörande betydelse för att hålla samman landet. Motionärerna anser därför att hela inlandsbanans fortbestånd måste garanteras inte minst av totalförsvarsskäl.

I motion T72 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att föra inlandsbanan till stomnätet.

Utskottet delar för sin del föredragandens uppfattning att inlandsbanan mellan Mora och Gällivare har ett klart samhällsintresse och att den därför bör finnas kvar. Som anförs i motion T208 (c) måste totalförsvarets synpunkter i detta sammanhang väga tungt.

Utskottet är däremot inte berett att ställa sig bakom motionsyrkandena att inlandsbanetrafiken skall omfatta hela sträckan Gällivare–Kristinehamn eller att inlandsbanan skall föras till stomnätet. Utskottet kan heller inte tillstyrka förslaget i motion T66 (vpk) att inlandsbanetrafiken även skall omfatta trafiken på tre tvärbanor. Dessa tvärbanor bör tillföras länsjärnvägarna.

Av det anförda följer att propositionen tillstyrks och motionerna avstyrks i denna del.

I likhet med föredraganden anser utskottet att det bör prövas om *persontrafiken på inlandsbanan* kan bedrivas i en annan form där lokala och regionala intressenter samt turistorganisationer medverkar. Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen att det får ankomma på regeringen eller den myndighet regeringen förordnar att träffa nödvändiga avtal om detta.

I motion T41 (c) yrkas att *inlandsbanan skall rustas upp* mellan Kristinehamn och Mora.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen anvisar 20 milj. kr. för fortsatta upprustningsarbeten på inlandsbanan.

I motion T82 (m) framhålls att standarden på inlandsbanan och tvärbanorna måste bibehållas och på vissa avsnitt förbättras.

Utskottet har inget att erinra mot förslagen i propositionen att inlandsbanan organisatoriskt bör sortera under banverket och att kostnaderna för bandrift och underhåll liksom för investeringar tills vidare täcks inom ramen för banverkets motsvarande anslag för stomjärnvägarna. Utskottet förutsätter att det inom denna ram är möjligt att avsätta tillräckligt med medel för att hålla standaren på banan på en tillfredsställande nivå.

De delar av sträckan Kristinehamn–Mora som trafikeras bör enligt föredragandens förslag, vilket utskottet ställt sig bakom, föras till länsjärnvägarna. De lokala och regionala intressenterna har därmed möjlighet att ta egna initiativ till upprustning av denna bandel och finansiera dessa arbeten via anslaget för länstrafikanläggningar.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet de nu behandlade motionsyrkandena.

I motion T534 (c) framhålls att SJ aviserat att dra in en av de två dubbelturerna på *sträckan Orsa–Sveg*. Detta kan störa turistsatsningarna utmed hela banan. SJ bör åläggas att bemanna en av de nedlagda stationerna.

Regeringen beslöt den 3 mars 1988 att SJ skall utreda vilka åtgärder som krävs för att persontågtrafiken på inlandsbanan mellan Mora och Sveg skall kunna fortsätta. SJ redovisade den 25 mars i år en utredning av konsekvenserna att återinföra viss tågtrafik på denna sträcka. Utskottet anser att regeringens ställningstagande till utredningen bör avvaktas. Motionen avstyrks därför såvitt nu är i fråga.

I motion T66 (vpk) yrkas att organisatoriska garantier måste finnas för att både reguljär persontrafik och charterturisttrafik kan behållas och utvecklas på *malmbanan*.

Malmbanan är organiserad i en särskild division inom SJ med eget resultatansvar. Erfarenheterna av denna organisationsform är hittills goda. Utskottet anser det inte erforderligt att riksdagen gör ett uttalande av den innebörd som begärs i motionen. Den avstyrks därför i denna del.

7 Investeringar i infrastrukturen

7.1 Samhällsekonomisk investeringsplanering

Propositionens huvudsakliga innehåll

SJ:s bedömning av olika investeringsobjekt är i dag företagsekonomiskt inriktad. En förutsättning för att kraven på ett allsidigt och jämförbart prioriteringsunderlag skall kunna tillgodoses är ett utvecklat samhällsekonomiskt planeringssystem. Förslaget om en vägtrafikmodell ger förutsättningar för en sådan inriktning av planeringsverksamheten. Föredraganden förordar därför att investeringarna i järnvägens infrastruktur fortsättningsvis bedöms på liknande sätt som redan gäller för väginvesteringar.

Med hänsyn till att reinvesteringarna omfattar ett mycket stort antal objekt torde det enligt föredraganden i ett första skede vara förenat med betydande svårigheter att för alla sådana objekt tillämpa en samhällsekonomisk annalys. För nyinvesteringar bör emellertid som huvudregel gälla att en allsidig samhällsekonomisk prövning skall genomföras för varje objekt. Även investeringsplaneringen för länsjärnvägarna bör ske på samhällsekonomiska grunder.

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

Investeringar på stomnätet bör beslutas av banverket enligt de ramar och riktlinjer som regering och riksdag anger. I planeringen bör, förutom

med SJ, regelmässigt samråd ske med olika lokala och regionala intressenter, t. ex. länsstyrelser, kommuner och trafikhuvudmän.

När det gäller investeringsplaneringen för länsjärnvägarna anser föredraganden det angeläget att avvägningen mellan väg- och järnvägsutbyggnader sker på länsplanet där kunskaperna om investeringsbehoven finns. Han anser att investeringar i länsjärnvägarna skall beslutas av länsstyrelsen.

I likhet med vad som gäller för väginvesteringar bör regeringen utfärda föreskrifter om järnvägsplaneringens allmänna inriktning.

Banverkets långsiktiga investeringsplanering bör ske enligt tioåriga planperioder som revideras efter samma tidsintervaller som redan gäller på vägområdet.

Utskottets överväganden

I motion T55 (s,fp,c) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad i motionen anförs om järnvägssystemets utveckling ur samhällsekonomisk synvinkel, för god miljö och en bättre regional balans. Det framhålls bl. a. att det krävs investeringar både i Stockholmsinfarterna och i övriga områden, där samverkan behöver utvecklas mellan olika regioner för att skapa en bättre balanserad utveckling i vårt land.

I motion T84 (m) framhålls att samhällets utgifter för järnvägstrafiken, om regeringens järnvägspolitik antas, kan uppskattas till 40–50 miljarder kronor under det kommande decenniet. För att reducera detta belopp bör företagsekonomiskt lönsamma investeringar prioriteras.

Utskottet tillstyrker för sin del föredragandens förslag om att planeringen av investeringar och underhåll skall ske på samhällsekonomiska grunder på ett sätt som tryggar regionalt inflytande. Därigenom kommer investeringarna i järnvägens infrastruktur i huvudsak att bedömas på liknande sätt som väginvesteringarna. Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motion T55 (s,fp,c) blir tillgodosett. Den påkallar därför ingen åtgärd från riksdagens sida varför den avstyrks.

Utskottet är inte berett att förorda att riksdagen skall uttala att företagsekonomiskt lönsamma investeringar skall prioriteras. Ett av grundelementen i vägtrafikmodellen är att investeringarna i järnvägens infrastruktur, liksom väginvesteringarna, skall ha en samhällsekonomisk inriktning. Utskottets avstyrker därför motion T84 (m) såvitt nu är i fråga.

7.2 Investeringsbehov och investeringsresurser

Propositionens huvudsakliga innehåll

SJ har i ordinarie anslag under 1980-talet tilldelats mellan 700 och 800 milj. kr. årligen för i huvudsak reinvesteringar i infrastrukturen. Därmed har tillgången på medel för nyinvesteringar varit mycket begränsad. SJ beräknar det erforderliga medelsbehovet för att vidmakthålla det nuvarande järnvägsnätet vid en oförändrad standard och kapacitet till ca 9 miljarder kronor för perioden 1988–1997 eller i genomsnitt 900 milj. kr. per år.

I den järnvägspolitiska propositionen år 1985 konstaterades att det med vissa kompletteringar av järnvägsnätet skulle vara möjligt att skapa ett bannät som bättre än dagens ansluter till de stora tätorterna. En rad olika förslag och idéer har förts fram under senare tid. Regeringen har mot denna bakgrund låtit inventera och sammanställa utredningsmaterial om större nya investeringsobjekt. Som framgår av följande sammanställning uppgår de sammanlagda kostnaderna för de projekt som kartlagts till i storleksordningen 30 miljarder kronor.

Projekt	*Milj. kr.*
Ostkustbanan (nybyggnad Sundsvall–Luleå)	9 500
Snabbtåg Stockholm–Sundsvall	160
Sälenbanan (elektrifiering och delvis återuppbyggnad Borlänge–Sälen)	740
Bergslagspendeln (elektrifiering och upprustning Ludvika–Västerås)	140
Svealandsbanan (om- och delvis nybyggnad Södertälje–Eskilstuna–Karlstad)	3 200
Bohusbanan (delvis nybyggnad Göteborg–Halden)	1 900
Göteborg–Mellerud–Kornsjö (spårförbättring)	800
Västkustbanan–Nord (dubbelspår Göteborg–Halmstad)	2 100
Västkustbanan–Syd (dubbelspår Halmstad–Malmö)	1 300
Götalandsbanan (nybyggnad Borås–Tranås)	4 500
Kust till kustbanan (upprustning Göteborg–Kalmar/Karlskrona)	200
Blekinge kustbana (elektrifiering och upprustning Karlskrona–Kristianstad)	470
Malmö–Ystad (elektrifiering)	45
Arlandabanan (nybyggnad)	1 300
Mälarbanan (om- och delvis nybyggnad Stockholm–Västerås–Örebro)	2 800
Summa	**29 155**

Ett antal större järnvägsprojekt kan enligt propositionen redan nu utpekas som klart angelägna att påbörja under den närmaste planeringsperioden. Till dessa projekt hör i första hand en fortsatt utbyggnad av norra stambanan och västkustbanan. En utbyggnad för snabbtåg till Sundsvall med järnvägsanslutning till Arlanda är vidare av stor betydelse för att man skall kunna knyta ihop järnvägs- och flygtrafiknäten. Bland intressanta projekt nämns också en utbyggnad av spåren runt Mälaren.

Tidpunkten när dessa projekt kan genomföras är avhängig dels av den medelsram som statsmakterna i fortsättningen anvisar för nya järnvägssatsningar, dels av det ekonomiska engagemang som andra intressenter är beredda att åta sig. För Mälarbanan bör i enlighet med vad SJ framfört i sitt remissyttrande hela trafiken runt Mälaren inklusive Svealandsbanan och dess anknytning till stambanan studeras ytterligare.

För att tillgodose kraven på effektivitet i järnvägssystemet måste redan på kort sikt tillräckliga resurser avsättas för uppbyggnad av ett tungtrafiknät för högfrekventa masstransporter på järnväg. Detta nät bör bestå av de tyngst trafikerade bandelarna i främst järnvägstriangeln Stockholm–Göteborg–Malmö och tillåta framförande av snabbtåg, kombitåg och godsexpresser i höga hastigheter med beaktande av de säkerhets- och framkomlighetskrav som ställs på sådan trafik.

Som riktpunkt för banverkets planering bör enligt föredraganden gälla en medelsram för nyinvesteringar om 10 miljarder kronor under den närmaste tioårsperioden. Föredraganden räknar med att denna nivå skall vara tillräcklig för att möjliggöra att åtminstone några nya spårutbyggnadsprojekt kan påbörjas under denna period.

Utskottets överväganden

I motion T48 (c) yrkas att planeringen av *investeringar i järnvägens infrastruktur skall inriktas* på en omfattning av 20–25 miljarder kronor fram till år 2000. Det föreslås vidare att medel från utförsäljning av statlig verksamhet, 1–2 miljarder kronor per år fram till sekelskiftet, används för investeringar i infrastrukturen. Vidare begärs att regeringen upptar överläggningar med svenska tillverkare av järnvägsmateriel om medverkan och finansiering av utvecklings- och referensobjekt.

I motion T66 (vpk) framhålls att de i propositionen redovisade framtidsinriktade projekten vars kostnader uppgår till ca 30 miljarder kronor är ett minimiprogram som bör kompletteras på vissa punkter. Motionärerna yrkar att riksdagen beslutar anvisa 40 miljarder kronor för utbyggnad av järnvägen fram till år 2000.

I motion T84 (m) framhålls att hur stora investeringar banverket skall göra under den kommmande investeringsperioden bl. a. bör avgöras av trafikutvecklingen och järnvägens förmåga att ta fram nya lönsamma projekt. Riksdagen bör inte ange en ram för investeringarna under det kommande decenniet.

I motion T95 (c) anförs att det utöver de investeringar regeringen föreslår för de närmaste 10 åren krävs nyinvesteringar på i storleken 10 miljarder kronor under denna period.

I motion T65 (fp) framhålls att icke statlig finansiering av investeringar bör prövas.

Som framgår av propositionen är behovet av reinvesteringar i järnvägsnätet stort. Utskottet anser det angeläget att så snabbt som möjligt återhämta eftersläpningen i såväl underhåll som reinvesteringar samtidigt som utrymme skapas för framtidsinriktade nysatsningar.

Enligt utskottets mening är det en fördel från planeringssynpunkt om det redan nu kan läggas fast en medelsram för nyinvesteringar under den närmaste tioårsperioden. Förslaget i propositionen att ramen bör vara 10 miljarder kronor anser utskottet vara väl avvägt. Denna ram bör, såsom föredraganden framhåller, möjliggöra att åtminstone några nya spårutbyggnadsprojekt kan påbörjas.

Av det anförda följer att motionsyrkandena om andra investeringsramar avstyrks av utskottet. Detsamma gäller yrkandet i motion T84 (m) att ingen ram alls skall anges. Utskottet har inget att erinra mot den av föredraganden föreslagna inriktningen av investeringarna.

När det gäller motionsyrkandena om alternativa finansieringsformer vill utskottet anföra följande. Av propositionen framgår att föredraganden anser att det är möjligt att andra intressenter, vid sidan av banverket, bidrar till finansieringen av olika investeringar i infrastrukturen. Utskottet, som anser det angeläget att så sker, utgår vidare från att banverket och SJ överlägger med svenska tillverkare av järnvägsmateriel om medverkan och finansiering av utvecklings- och referensobjekt. Något särskilt uttalande från riksdagen är inte erforderligt. Utskottet är inte berett att tillstyrka förslaget i motion T48 (c) att 1–2 miljarder kronor per år fram till sekelskiftet av investeringarna i infrastrukturen skall finansieras genom utförsäljning av statlig verksamhet. Enligt föredraganden skall medel från utförsäljning av dotterbolag och fast egendom användas för den finansiella rekonstruktion av SJ som är nödvändig att genomföra.

Motion T65 (fp) synes tillgodosedd i denna del varför den inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

7.3 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

Utskottets överväganden

Arlandabanan

I motion T30 (m) yrkas att Arlandabanan skall projekteras och få förtur i investeringsprogrammet.

I motion T65 (fp) framhålls att möjligheterna att få Arlandabanan lönsam är så pass stora att motionärerna tror att det inte finns några hinder att privatfinansiera banan.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett skyndsamt förslag om en spårförbindelse mellan Stockholm och Arlanda.

I motionerna T84 (m) och T89 (m) framhålls att SJ bör söka samarbetspartners inom flyget, t. ex. luftfartsverket, SAS och LIN för att Arlandabanan skall kunna byggas.

I motion T91 (m) föreslås att Arlandabanan genomförs så att enskilda företag i ett konsortium, där SJ kan bli minoritetsdelägare, bygger järnvägslinjen och får driva den spårbundna trafiken med egna tågsätt.

I motion T505 (c) framhålls att det är viktigt att alla delar av Stockholms län får goda förbindelser med Arlanda vilket avsevärt skulle underlättas om en järnvägsförbindelse bygdes. Ett alternativ till att bygga Arlandabanan längs norra stambanan är att bygga om Roslagsbanan till normalspår och förlänga den från Lindholmen till Arlanda och Märsta.

I motion T506 (m) framhålls att en Arlandaförbindelse borde kunna finansieras åtminstone delvis med privat kapital. Det anförs vidare att den bästa effekten för regionen och för landet troligen uppnås genom det alternativ som utgörs av en avgrening från stambanan och en anslutning även till Mälarbanan.

Utskottet har i det föregående ställt sig bakom förslaget i propositionen om en samhällsekonomisk investeringsplanering. Det innebär att investeringarna i stomnätet skall beslutas av banverket enligt de ramar och riktlinjer som regering och riksdag anger.

I propositionen utpekas Arlandabanan som 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.

Utskottet som delar denna uppfattning anser att frågan om snabbtågsförbindelse har stor betydelse för såväl Storstockholmsområdet som för övriga delar av landet.

Enligt utskottets mening bör emellertid beslut om investeringar i en eventuell Arlandabana tas av banverket i enlighet med den beslutsordning som tidigare angivits. Utksottet har inget att erinra mot att andra intressenter medverkar till finansieringen av investeringarna. En sådan medverkan skulle säkert påverka tidpunkten när projektet kan genomföras.

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 Stockholmsregionen

I motion T71 (vpk) begärs att SJ omgående får i uppdrag att i samråd med berörda kommuner och SL skyndsamt utreda och redovisa kostnadsberäkningar och konsekvenser för en alternativ sträckning av fjärrspårsutbyggnaden mellan Flemingsberg och Södertälje som i huvudsak skall gå längs med nuvarande spår. Fjärrtågsstationerna i Flemingsberg och Södertälje Syd bör kunna byggas utan att avvakta resultatet av den förslagna utredningen.

I motion T203 (m) framhålls att den nya fjärrtågsstationen söder om Stockholm bör förläggas nära Södertälje .

I motion T30 (m) yrkas att Stockholm Norr projekteras och får förtur i investeringsplaneringen.

I motion T505 (c) framhålls att den nya bansträckningen mellan Flemingsberg och Järna måste planeras så att största möjliga hänsyn tas till miljön. En fjärrtågsstation inom Södertälje kommun är ett oavisligt krav samtidigt som Södertälje Södra måste upprustas. Vidare framhålls att trafikstandarden i norra Storstockholm skulle förbättras avsevärt om en ny fjärrtågsstation förlades till Märsta, Upplands Väsby eller Sollentuna.

I motion T535 (m,fp) yrkas dels att riksdagen begär att beslut om projektet Södertälje Syd och bansträckningen från Flemingsberg fattas snabbt dels att SJ bör ta initiativ till diskussioner med Södertälje kommun om samplanering av stationsområdet Södertälje Syd.

I den överenskommelse som träffades år 1983 mellan staten, SJ och Stockholms läns landsting ingick en utbyggnad av spårkapaciteten på stambanan mellan Flemingsberg och Järna, den s.k. Grödingebanan. Den exakta dragningen angavs inte i överenskommelsen.

Det ursprungliga förslaget till sträckning av Grödingebanan hade en dragning söder om Södertälje och anslöt till nuvarande bana i närheten av Järna. Då detta alternativ inte knöt an till Södertälje lät kommunen utarbeta ett förslag till alternativ sträckning som har denna anknytning. SJ har låtit utarbeta ett annat förslag till sträckning av Grödingebanan som också har anknytning till Södertälje men som är kortare än det av kommunen framtagna alternativet.

SJ har vidare i en skrivelse till regeringen hemställt om att regeringen fattar beslut om banans principiella sträckning.

Regeringen som låtit remittera det av SJ upprättade alternativet med anknytning till Södertälje har ännu inte besvarat SJ:s skrivelse.

Utskottet är inte berett att förekomma regeringens beslut i frågan om Grödingebanans sträckning. Med hänvisning härtill avstyrks motionerna i nu behandlade delar.

Lokaliseringen av olika fjärrtågsstationer norr och söder om Stockholm liksom behovet av upprustning av enskilda stationer är i första hand frågor som skall avgöras av SJ. Om skilda intressenter gör bedömningar som avviker från SJ:s finns möjlighet för dessa att uppta förhandlingar med SJ. Utskottet avstyrker därför motionerna även i denna del.

I motion T226 (fp) yrkas att utbyggnaden av spårnätet i Stockholm för fjärrtåg och pendeltåg fortsätter även efter det att nu påbörjade projekt är färdiga.

I motion T511 (c) framhålls att det bör prövas att bygga en ny järnväg som förbinder Kapellskär och Norrtälje med stambanan och som skulle kunna ta över en stor del av transittrafiken av gods mellan Finland och kontinenten.

Beslut om planeringen och inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur bör fattas på det sätt som utskottet tidigare förordat. Med hänvisning härtill avstyrks motionsyrkandena.

Mälarbanan och Svealandsbanan

I motion T25 (s) framhålls att det redan nu bör anslås medel för en projektering av de delar av Mälarbanan som sammanfaller med nuvarande bansträckning och där spårkapaciteten och banstandarden snarast måste förbättras.

I motion T30 (m) yrkas att Mälarbanan skall projekteras och få förtur i investeringsprogrammet.

I motion T62 (fp) yrkas att banverket får i uppdrag att prioritera byggande av de felande järnvägslänkarna Karlskoga–Örebro och Eskilstuna–Strängnäs med sikte på att göra Svealandsbanan till en konkurrenskraftig järnvägsled som knyter ihop Örebro och Stockholm.

I motion T68 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar om upprustning och utbyggnad av Mälarbanan. Det yrkas vidare att SJ:s vagnverkstad i Örebro åter öppnas samt att SJ:s centrala verkstäder i Örebro byggs ut som en följd av den ökade trafiken på Mälarbanan.

I motionerna T84 (m) och T89 (m) framhålls att SJ bör söka samarbete med privata företag för en satsning på Mälarbanan.

I motion T203 (m) framhålls att det är naturligt att försöka binda samman de expansiva regionerna Linköping–Norrköping med de starka regionerna Stockholm–Arlanda–Uppsala. SJ bör koncentrera sig på den lönsamma trafik där man har konkurrensfördelar. Inriktningen på bärkraftig trafik i befolkningscentra stämmer väl in på tankarna på en snabbtågbana runt Mälaren med anslutning till Strängnäs och Arlanda.

I motion T211 (fp) framhålls att en snabbtågslinje, kallad Mälarbanan från Hallsberg till Stockholm innefattande Örebro, Västerås och Eskilstuna måste komma till stånd. I en andra etapp bör en utbyggnad söder om Mälaren ske med målsättningen att åstadkomma en ringlinje runt Mälaren. Beslut bör snarast fattas om projekteringsmedel för Mälarbaneprojektet.

I motion T224 (m) framhålls att Mälarbanan bör fortsätta till Karlstad och Oslo.

I motion T507 (m) framhålls att finansiering av vissa investeringar bör kunna ske utanför statsbudgeten. En sådan angelägen investering är projektet Mälarbanan. SJ, berörda kommuner och näringslivet borde gemensamt kunna bidra till förverkligandet av denna bana.

Som underlag för det trafikpolitiska arbetet har regeringen låtit inventera vissa större investeringsprojekt. Av denna inventering framgår att kostnaderna för Mälarbanan (om- och delvis nybyggnad Stockholm–Västerås–Örebro) beräknas till 2800 milj. kr. medan kostnaderna för Svealandsbanan (om- och delvis nybyggnad Södertälje–Eskilstuna–Karlstad) uppskattas till 3200 milj. kr.

I propositionen framhålls att en utbyggnad av spåren kring Mälaren är ett intressant projekt som förenar kraven på samhällsekonomisk betydelse med viktiga miljö- och regionalpolitiska effekter samtidigt som det bidrar till att öka effektiviteten i järnvägssystemet. Det framhålls vidare i propositionen att hela trafiken kring Mälaren, inkl. Svealandsbanan och dess anknytning till stambanan, bör studeras ytterligare.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att Mälarbanan och Svealandsbanan är intressanta projekt. Utskottet har tidigare framhållit 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.

Utskottet anser i likhet med föredraganden, att hela trafiken kring Mälaren bör studeras ytterligare. Redan nu anser utskottet emellertid att en projektering bör genomföras på de delar av Mälarbanan som sammanfaller med nuvarande bansträckning och där spårkapaciteten och banstandarden snarast måste förbättras. Utskottet förutsätter att så kommer att ske.

I enlighet med den beslutsordning som utskottet tidigare ställt sig bakom ankommer det i första hand på banverket att avgöra frågan om en utbyggnad av spåren kring Mälaren. Utskottet har inget att erinra mot att andra intressenter såväl allmänna som privata deltar i finansieringen. Tidpunkten för när projektet kan genomföras beror dels på den medelsram som banverket disponerar, dels på det ekonomiska engagemang som andra

intressenter är beredda att åta sig. Frågan om verkstäderna i Örebro ankommer det på SJ att avgöra.

Av det anförda följer att syftet med flera av motionerna till väsentlig del blir tillgodosett. Dessa och övriga motioner påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Bergslagspendeln

Med Bergslagspendeln avses en järnvägsförbindelse mellan Ludvika och Västerås i en delvis ny sträckning. I dag passerar denna bana Tillberga som emellertid inte kommer att beröras av den planerade Mälarbanan. Förespråkare för Bergslagspendeln anser därför att trafiken från Ludvika skall ledas över Surahammar, Hallstahammar och Kolbäck till Västerås och vidare mot Stockholm. Därmed kan en anknytning till Mälarbanan erhållas.

I motion T25 (s) framhålls att projektering och utbyggnad av Bergslagspendeln bör påbörjas snarast.

I motion T76 (fp) yrkas att utredningen av den s.k. Bergslagspendeln flyttas från Bergslagsdelegationen till en lämplig konsultfirma och ges en så snäv tidsgräns att ett beslut om Bergslagspendeln kan fattas samtidigt med beslutet om Mälarbanans norra gren.

I motion T211 (fp) begärs att utredningar och studier sker med stor skyndsamhet så att beslut snarast kan tas om projektering av Bergslagspendeln.

I motion T504 (m) framhålls att en utbyggnad av Bergslagspendeln är en viktig och nödvändig åtgärd för framtidsutvecklingen av denna del av Bergslagen.

I motion T517 (vpk) yrkas att ett snabbt beslut fattas om en utbyggnad av Bergslagspendeln.

I motion T534 (c) yrkas att riksdagen beslutar att den planerade snabbtågsförbindelsen mellan Ludvika och Stockholm kommer till stånd.

Av propositionen framgår att en elektrifiering och utbyggnad av Bergslagspendeln (bandelen Ludvika–Västerås) kostar ca 140 milj. kr. Det framgår vidare att ett utredningsarbete om banan pågår i Bergslagsdelegationens regi.

Utskottet har i det föregående ställt sig bakom förslaget i propositionen att föra den aktuella bansträckningen till länsjärnvägsnätet. Det betyder att de regionala intressenterna själva kan ta initiativ till investeringar och finansiera dessa över anslaget för länstrafikanläggningar. Utskottet vill vidare peka på att frågan om Bergslagspendeln har ett visst samband med ett byggande av Mälarbanan.

Utskottet som inte är berett att förorda något avsteg från den tidigare angivna beslutsordningen beträffande investeringar i järnvägens infrastruktur avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena om Bergslagspendeln.

Västkustbanan m.m.

I motion T16 (c) framhålls att tillräckligt med investeringsmedel måste anvisas så att utbyggnaden av västkustbanan kan ske omgående.

I motion T31 (s) framhålls att sträckan Mölndals nedre–Kungsbacka måste få högsta prioritet.

I motionerna T222 (fp) och T502 (c) yrkas att fördelningen av anslagna medel till västkustbanans dubbelspår anpassas så att utbyggnaden på sträckan Göteborg–Kungsbacka–Frillesås kan färdigställas så snart det är tekniskt möjligt.

I motion T527 (fp) yrkas att regeringen låter utreda möjligheterna till dubbelspår på sträckan Göteborg–Kungsbacka.

I motion T530 (c,m,fp) framhålls att västkustbanans mycket goda utvecklingspotential gör att en fortsatt utbyggnad av hela västkustbanan till dubbelspår är väl motiverad.

I motion T223 (fp) anförs att det är viktigt att en järnvägstunnel genom Hallandsåsen byggs så snart som möjligt.

I motion T508 (s) framhålls att stora vinster skulle erhållas om en järnvägstunnel byggs genom Hallandsåsen.

Av propositionen framgår att en utbyggnad till dubbelspår på den norra delen av västkustbanan (Göteborg–Halmstad) beräknas kosta 2 100 milj. kr. Motsvarande utbyggnad av den södra delen (Halmstad–Malmö) beräknas kosta 1 300 milj. kr.

Enligt propositionen är en fortsatt utbyggnad av västkustbanan ett av de projekt som har högsta prioritet. Föredraganden framhåller att det är klart angeläget att påbörja projektet under den närmaste planeringsperioden.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen framhållit att det är nödvändigt att kapaciteten på västkustbanan snarast kan förbättras. Utskottet ser därför positivt på föredragandens uttalanden om det angelägna i att fortsätta utbyggnaden till dubbelspår på västkustbanan. Denna bana föreslås ingå i stomnätet. Det är därför enligt utskottets mening i första hand banverket som, inom ramen för de medel som anvisas, skall avgöra i vilken takt utbyggnaden skall ske. Riksdagen bör inte uttala sig om detta eller om vilka bansträckor som skall prioriteras.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionsyrkandena om västkustbanan inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

Bohusbanan

I motion T37 (s,m,c,fp) framhålls att en utbyggnad av Bohusbanan är ett exempel på en önskvärd och sannolikt mycket lönsam investering. En utbyggnad av banan, bl. a. genom en anslutning till det norska järnvägsnätet via en bro över Svinesund, torde vara enda möjligheten att undvika en inte minst ur miljösynpunkt oacceptabel ökning av landsvägstrafiken.

I motion T66 (vpk) framhålls att av de alternativa förbindelserna mellan Göteborg och Norge förordar motionärerna en upprustning och förlängning av Bohusbanan eftersom den förbindelsen är kortare och snabbare och dessutom kan tillgodose regionala transportbehov.

I motion T527 (fp) yrkas att regeringen låter utreda möjligheterna för

utbyggnad till dubbelspår på sträckan Göteborg–Stenungsund–Uddevalla–Göteborg.

Av propositionen framgår att en utbyggnad av Bohusbanan (delvis nybyggnad Göteborg–Halden) kostar ca 1 900 milj. kr. Utskottet anser att beslut om investeringar på Bohusbanan bör fattas inom ramen för den samhällsekonomiska investeringsplanering som utskottet tidigare ställt sig bakom. Därvid får för- och nackdelar med de två alternativa vägarna till Norge bedömas. Det gäller dels en utbyggd Bohusbana, dels en kapacitetsförstärkt linje via Mellerud. SJ har framhållit att Norges statsbaner (NSB) förutsätts medverka i den vidare utredning av detta trafikkomplex som behöver komma till stånd.

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

Norge–Vänerlänken

Med Norge–Vänerlänken avses en utbyggnad av järnvägen mellan Göteborg och Oslo/Karlstad. Norgelänken omfattar banan Göteborg–Trollhättan/Vänersborg–Oslo medan Vänerlänken omfattar banan Göteborg–Karlstad. Tolv kommuner och två län står bakom en handlingsplan i vilken det framförs krav på nödvändiga utbyggnads- och upprustningsarbeten.

I motion T205 (c) framhålls att handlingsplanen om Norge–Vänerlänken bör ligga till grund för en genomgripande utredning.

I motion T224 (m) framhålls att för Värmland är en snabb anknytning till den planerade snabbtågsförbindelsen mellan Stockholm och Göteborg och stöd för förbättring av banan till Göteborg inom ramen för det planerade Vänerlänksprojektet angeläget.

I motion T225 (fp) yrkas att alternativet Vänerlänken prioriteras i den långsiktiga investeringsplaneringen.

I motion T512 (s) framhålls att Norge–Vänerlänken är den bästa lösningen av Västsveriges järnvägsförbindelser med såväl Oslo som med Värmland/Bergslagen.

Ett viktigt syfte med Norge–Vänerlänken är att förbättra järnvägsförbindelserna med Norge. Utskottet har i föregående avsnitt vid sin behandling av motionsyrkanden om Bohusbanan framhållit att dessa båda alternativ måste bedömas inom ramen för den samhällsekonomiska investeringsplanering som utskottet tidigare ställt sig bakom. Det betyder att riksdagen inte bör uttala sig i frågan. Utskottet avstyrker följaktligen de nu behandlade motionsyrkandena.

Värmland

I motion T41 (c) yrkas att frågan om dubbelspår mellan Kil och Karlstad bör utredas som ett delprojekt i Svealandsbanan.

I motion T42 (c, m, fp) framhålls att de diskussioner som pågår om Mälarbanan och Svealandsbanan måste innefatta förbättrade kommunika-

tioner för Värmland. Bandelarna Örebro–Karlstad–Charlottenberg och Karlstad–Kil–Göteborg måste förbättras.

Även i motionerna T72 (vpk) och T207 (s) framhålls att banan Kil–Charlottenberg måste förbättras samt att bandelen Karlstad–Kil på sikt måste förses med dubbelspår. I båda motionerna begärs vidare att en mötesplats byggs vid Hynboholm. I den sistnämnda motionen förs vidare fram krav på upprustningar av bandelarna Kil–Torsby och Karlstad–Hallsberg samt att diverse broar byggs.

De i motionerna behandlade bandelarna kommer med något undantag, om utskottets förslag till indelning av järnvägssystemet accepteras av riksdagen, att tillföras stomnätet. Det betyder att det i första hand blir banverket som kommer att avgöra vilka bandelar som skall upprustas och byggas ut och när detta skall ske. Beslut om investeringar i länsjärnvägar kommer att fattas av länsstyrelserna.

Utskottet anser att riksdagen inte bör uttala sig i dessa frågor. Motionsyrkandena avstyrks därför.

Nykroppaprojektet

Det s. k. Nykroppaprojektet innebär en sammanlänkning av Bergslagsbanan och inlandsbanan i Nykroppa samt banupprustning och elektrifiering på sträckan Nykroppa–Kristinehamn. Därigenom skapas förbättrade möjligheter att dra tågtrafiken över Kristinehamn.

I motionerna T33 (s), T41 (c), T72 (vpk) samt T224 (m) framhålls att Nykroppaprojektet bör genomföras och att det har stor betydelse för utvecklingen i Bergslagen.

Utskottet har tidigare ställt sig bakom förslaget i propositionen att föra banan Nykroppa–Kristinehamn till länsjärnvägarna. Därigenom ges de regionala intressenterna större möjligheter att själva besluta om investeringar i banan. Utskottet anser att riksdagen inte skall uttala sig i frågan och avstyrker därför motionerna såvitt nu är i fråga.

Skåne

I motionerna T213 (m), T223 (fp), T227 (c) och T516 (c) framhålls att banan Malmö–Ystad bör upprustas och elektrifieras. I motionerna T223 (fp) och T227 (c) framhålls också att pendeltrafik bör inrättas på denna bana och på sträckorna Malmö–Trelleborg samt Arlöv–Lomma–Kävlinge. Vidare begärs i motion T223 (fp) att trafiken på banan Ystad–Tomelilla–Simrishamn säkerställs och i motion T227 (c) att frågan om en järnvägsförbindelse till Sturup utreds.

Utskottet anser att de yrkanden som förts fram i motionerna berör den regionala och lokala järnvägstrafiken i Skåne. Dessa frågor bör därför i första hand avgöras av trafikhuvudmännen i samråd med SJ. Genom förslaget att länsstyrelserna får besluta om utnyttjandet av anslaget för

investeringar i länstrafikanläggningar ökar också det regionala inflytandet över tillgängliga investeringsmedel.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionerna i denna del inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

I motion T223 (fp) framhålls att frågan om en regional godsterminal i Hässleholm bör övervägas.

Frågan om lokaliseringen av godsterminaler bör avgöras av trafikföretagen själva. Motionen avstyrks därför i denna del av utskottet.

Blekinge kustbana m. m.

I motionerna T213 (m), T510 (c,m) och T525 (s) understryks behovet av en upprustning och elektrifiering av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad (Blekinge kustbana). I motion T204 (fp) framhålls att samtliga järnvägslinjer i sydöstra Sverige håller en utomordentligt låg standard och att omfattande investeringar därför torde vara nödvändiga. Ett regionalt inflytande över investeringarnas användning är viktigt enligt motionärerna.

På initiativ av länsstyrelsen i Blekinge har en utredning belyst Blekinge kustbanas standard och utvecklingsmöjligheter. Länsstyrelsen förordar att det s. k. elektrifieringsalternativet som kostar ca 470 milj. kr. genomförs.

Utskottet har tidigare ställt sig bakom förslaget i propositionen att Blekinge kustbana skall föras till stomnätet. Det innebär att det blir banverket som, inom de ramar som riksdag och regering anger, får besluta om hur tillgängliga investeringsmedel till stomnätet skall användas. Banverket skall därvid samråda med olika lokala och regionala intressenter, t. ex. länsstyrelser, kommuner och trafikhuvudmän.

Utskottet som inte är berett att förorda något avsteg från den ovan angivna beslutsordningen avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena om Blekinge kustbana.

Utskottet anser också att beslutsordningen ger utrymme för ett stort regionalt och lokalt inflytande över investeringarna. Någon riksdagens åtgärd med anledning av motion T204 (fp) är därför inte erforderlig. Motionen avstyrks därför i denna del av utskottet.

Kust till kustbanan (Kalmar/Karlskrona–Göteborg)

Sex län längs järnvägen Kalmar/Karlskrona–Göteborg har tagit fram en plan för att utveckla trafiken längs banan. Av propositionen framgår att en upprustning beräknas kosta ca 200 milj. kr.

I motionerna T209 (s) och T217 (fp) framhålls det angelägna i att upprustningen genomförs.

Såväl regeringen som utskottet föreslår att kust till kustbanan Kalmar/Karlskrona–Göteborg förs till stomnätet. Av samma skäl som utskottet ovan redovisat beträffande Blekinge kustbana anser utskottet att det

främst ankommer på banverket att besluta om hur tillgängliga investeringsmedel för stomnätet skall fördelas. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandena om kust till kustbanan.

Västerdalsbanan

En arbetsgrupp bestående av vissa kommuner, länsstyrelsen i Kopparbergs län samt företag verksamma i Sälenfjällen har tagit fram ett förslag om upprustning, elektrifiering och förlängning av Vässterdalsbanan till Sälen. Till grund för förslaget ligger bl. a. önskemålen att avlasta vägarna en del av den betydande turisttrafiken till Sälenfjällen samt att öka tillgängligheten till området med allmänna trafikmedel. Av propositionen framgår att en sådan upprustning kostar ca 740 milj. kr.

I motionerna T73 (s), T215 (vpk) och T534 (c) framhålls att den ovan angivna upprustningen och förlängningen av Västerdalsbanan bör genomföras. I motion T215 (vpk) framhålls vidare att tågtrafiken skall vara den bärande trafikgrenen i Dalarna.

Utskottet har tidigare ställt sig bakom förslaget i propositionen att föra Västerdalsbanan till länsjärnvägarna. Därmed ges de regionala och lokala intressenterna stort inflytande över hur tillgängliga investeringsmedel under anslaget för byggande av länstrafikanläggningar skall utnyttjas. Prioriteringen mellan olika investeringsobjekt skall avgöras efter en samhällsekonomisk värdering av objekten.

Utskottet som inte är berett att förorda något avsteg från den angivna beslutsordningen beträffande investeringar i järnvägens infrastruktur avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

Norrland

I motionerna T47 (fp), T216 (m), T514 (s) och T526 (c) begärs att *snabbtågsprojektet Stockholm–Sundsvall* tidigareläggs. Motionärerna anser att detta projekt är mycket viktigt för Västernorrlands och Gävleborgs läns utveckling. Bl. a. skulle näringslivet stärkas, de lokala arbetsmarknaderna vidgas, miljön och trafiksäkerheten förbättras och den högre utbildningen bli mer tillgänglig.

I departementspromemorian (Ds K 1987:14) Norrlandstrafiken – olika alternativ för den framtida fjärrtrafiken med tåg, buss och flyg föreslås beträffande tågtrafiken att den planerade kapacitetsförstärkningen på norra stambanan genomförs och att snabbtågtrafik Stockholm–Sundsvall planeras.

Detta senare projekt kommenteras också av kommunikationsministern som anser att en utbyggnad för snabbtåg till Sundsvall med järnvägsanslutning till Arlanda är av stor betydelse för att man skall kunna knyta ihop järnvägs- och flygtrafiknäten. Av propositionen framgår att kostnaderna för den nödvändiga banupprustningen beräknas till ca 160 milj. kr. Härtill kommer kostnaderna för snabbtågen. Föredraganden framhåller också att

förslagen i propositionen om investeringsnivåer och allmänna planeringsförutsättningar för investeringar i järnvägens infrastruktur väsentligt bör underlätta att promemorians förslag kan genomföras.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att snabbtågsprojektet mellan Stockholm och Sundsvall är intressant och allvarligt bör övervägas. Ett snabbtåg mellan Stockholm och Sundsvall skulle medverka till att stärka utvecklingen i Norrlandsregionen. Enligt utskottets mening bör emellertid denna fråga i första hand avgöras av SJ och banverket. En sådan beslutsordning är nödvändig om SJ:s möjligheter att agera som ett självständigt trafikföretag inte skall försvagas. Banverkets beslut om investeringar skall grundas på samhällsekonomiska överväganden.

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

I motion T51 (c) yrkas att regeringen låter utreda *snabbtåg på linjen Stockholm–Gävle–Bollnäs–Östersund.*

Utskottet anser att det, även beträffande denna linje, är SJ:s och banverkets sak att avgöra om snabbtåg skall sättas in och om nödvändiga banuppgrustningar skall genomföras. Motionen avstyrks därför.

I motion T66 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar prioritera *Ostkustbanans* nybyggnadsetapp Kramfors–Umeå. En viktig delsträcka är Husumspåret (Örnsköldsvik–Husum).

I motion T82 (m) begärs att byggandet av en första etapp av Ostkustbanan mellan Sundsvall och Umeå, som ett komplement till norra stambanan och som ett alternativ till de stora investeringar som erfordras för att bygga dubbelspår mellan Bräcke och Vännäs, skyndsamt utreds.

I motion T94 (c) yrkas att det framtida järnvägsnätet och järnvägstrafiken i bl. a. Norrland utreds i en parlamentariskt tillsatt utredning. Motionärerna anser att Ostkustbanan Stockholm–Luleå skall beslutas och utbyggas i en enda etapp för att nå avgörande systemeffekter.

Av propositionen framgår att en utbyggnad av Ostkustbanan (nybyggnad Sundsvall–Luleå) beräknas kosta 9 500 milj. kr.

Utskottet är inte berett att uttala sig om behovet av en utbyggnad av Ostkustbanan. Det gäller såväl hela banan som delar därav. Som utskottet tidigare framhållit ankommer det i första hand på banverket att besluta i denna typ av frågor.

Utskottet är inte heller berett att förorda att järnvägstrafiken i Norrland utreds av en parlamentariskt tillsatt utredning. Detsamma gäller förslaget att utreda byggandet av sträckan Sundsvall–Umeå. Inom ramen för det trafikpolitiska arbetet gjordes, såsom redovisats i det föregående, en utredning om Norrlandstrafiken. (Ds K 1987:14). Därvid kartlades förutsättningarna för utvecklingen av den kollektiva persontransportförsörjningen till och från norra Sverige.

Utskottet vill också erinra om att banverket skall grunda sina investeringsbeslut på en samhällsekonomisk investeringsplanering och ett ingående samråd med lokala och regionala intressenter.

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

I motion T15 (s) framhålls att en total upprustning krävs på *norra stambanan* på sträckan Boden–Ånge med tyngdpunkt på bandelen Mellansel–Vännäs.

Utskottet vill erinra om att ett omfattande upprustningsarbete pågår på norra stambanan. Godstrafikutvecklingen gör det nödvändigt att bygga ut linjekapaciteten främst på sträckan Ånge–Boden. Av den pågående dubbelspårsutbyggnaden Ånge–Bräcke öppnades delsträckan Moradal–Dysjön för trafik år 1986 medan arbeten har inletts på den återstående sträckan. På sträckan Ånge–Boden pågår vidare en rad andra arbeten.

Av propositionen framgår att föredraganden anser att en fortsatt utbyggnad av norra stambanan är ett av de mest angelägna projekten under den närmaste planeringsperioden.

Utskottet som delar denna uppfattning vill understryka betydelsen av att upprustningsprogrammet kan genomföras.

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

I motion T49 (c) framhålls att ett omfattande investeringsprogram bör genomföras för banan *Boden–Haparanda*. Vidare begär motionären att regeringen inom ramen för det finsk-svenska samarbetet medverkar till en *förlängning av det svenska järnvägsspåret från Haparanda till Outokumpus stålverk i Torneå*.

Utskottet har tidigare ställt sig bakom förslaget i propositionen att investeringar i järnvägens infrastruktur skall grundas på en samhällsekonomisk investeringsplanering. Ingående samråd skall ske mellan banverket och de regionala och lokala intressenterna. Av detta ställningstagande följer att riksdagen inte bör uttala sig om denna typ av investeringsfrågor. Motionen avstyrks därför i denna del.

Frågan om en förlängning av det svenska järnvägsspåret till ett finskt stålverk i Torneå har behandlats av Nordiska rådet. Efter en ingående remissbehandling av ett förslag med liknande innebörd som det i motionen förklarade sig Nordiska rådet inte vara berett att vidta några åtgärder. Nordiska rådet ansåg att underlaget för investeringen inte var tillräckligt. Med hänvisning härtill avstyrker utskottet motionen även i denna del.

I motion T533 (s) framhålls att *biltågen på Norrland* bör utvecklas. Subventionerade priser bör diskuteras med hänsyn till en förbättrad vägtrafikmiljö.

SJ bedrev verksamhet med biltåg på 1960-talet. Efter ett uppehåll återupptogs trafiken med biltåg i mitten av 1980-talet. Under år 1988 har SJ för avsikt att köra biltåg på samma sträckor som år 1987, dvs. Malmö–Västerås–Kiruna/Luleå och Göteborg–Kiruna/Luleå. Enligt utskottets mening ankommer det på SJ att avgöra hur trafiken med biltåg på Norrland skall utvecklas. Utskottet är inte berett att förorda subventionerade priser för denna trafik. Motionen avstyrks i denna del.

Götalandsbanan

Götalandsbanan är ett idéprojekt inför 2000-talet till en ny järnvägsförbindelse söder om Vättern. Den innefattar en nybyggd 15 mil lång järnväg

Borås–Ulricehamn–Jönköping–Tranås. Banan binder samman denna region med Göteborgsområdet, Norrköping–Linköping och Storstockholmsområdet. Av propositionen framgår att nybyggnaden Borås–Tranås beräknas kosta ca 4500 milj. kr. Projektetet har utarbetats av närmast berörda kommuner och länsstyrelser.

I motion T509 (c) framhålls att Götalandsbanan skulle få stor betydelse för Sjuhäradsbygden. Det yrkas därför att SJ får i uppdrag att utreda detta projekt. Även i motion T532 (c) framhålls Götalandsbanans betydelse.

Enligt utskottets mening ankommer det i första hand på banverket att, utifrån samhällsekonomiska värderingar, närmare bedöma och utreda behovet av en Götalandsbana. Något uttalande från riksdagens sida är inte påkallat. Motionsyrkandena avstyrks därför av utskottet.

Vissa övriga projekt

I motionerna T84 (m) och T89 (m) framhålls vikten av att *SJ:s snabbtågsprojekt* genomförs utan förseningar.

I augusti 1986 beställde SJ 20 snabbtågsätt för linjen Stockholm–Göteborg. Den första leveransen sker i november 1989, den andra ett år senare och därefter sex per år fram till mars 1994. Erfarenheten från den beslutade utbyggnaden kommer att ligga till grund för SJ:s beslut om fler sträckor skall få snabbtågstrafik.

Enligt utskottets mening ankommer det på SJ att avgöra i vilken takt utbyggnaden av snabbtåg skall ske. Banverket skall besluta om erforderliga spårupprustningar. Motionerna avstyrks därför i denna del.

I motion T534 (c) yrkas att persontrafiken återupptas permanent på *bandelen Mora–Älvdalen*.

Utskottet har tidigare föreslagit att denna bandel skall föras till länsjärnvägarna. Härav följer att det i första hand ankommer på trafikhuvudmannen att avgöra frågan om persontrafik på bandelen. Motionen avstyrks därför i denna del.

I motion T13 (m) begärs att staten genom banverket skall svara för den erforderliga upprustningen av *länsjärnvägarna inom Kalmar län* innan ansvaret för trafiken överlämnas till trafikhuvudmannen.

Den principöverenskommelse som staten träffat med trafikhuvudmännen om ersättning för övertagandet av ansvaret för trafikförsörjningen på länsjärnvägarna innebär att ingen kostnadsövervältring kommer att ske. Utskottet är inte berett att förorda att viss upprustning av länsjärnvägarna i Kalmar län skall ske innan trafikhuvudmannen tar över ansvaret. Motionen avstyrks därför av utskottet.

I motion T527 (fp) yrkas att regeringen låter utreda möjligheten för utbyggnad till dubbelspår på sträckorna Göteborg–Trollhättan–Mellerud–Vänersborg– Göteborg och Göteborg–Mölnlycke–Landvetter–Hindås–Bollebygd–Borås–Göteborg vilka sträckor passar för *pendeltrafik i Göteborgsregionen*.

Utskottet har i det föregående ställt sig bakom förslaget om att investeringar i järnvägens infrastruktur skall grundas på en samhällsekonomisk investeringsplanering. Banverket och de regionala och lokala intressenterna ges därvid ett stort inflytande. Någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen är inte påkallad. Den avstyrks därför i denna del av utskottet.

8 Vissa servicefrågor

Utskottets överväganden

I motion T48 (c) tas *vissa servicefrågor* upp. Det framhålls att om tågen skall kunna utvecklas till ett mer attraktivt kommunikationsmedel krävs satsningar på komfort och snabbhet. Bl. a. är det nödvändigt att erbjuda högre komfort under sovvagnsresor. Insatser måste också göras för att underlätta tågresandet för handikappade och äldre. Nya vagnar måste kunna ta rullstolar, och stationerna måste handikappanpassas.

I motion T501 (c) yrkas att SJ skall öka antalet rökfria platser, att SJ skall markera dam- och herrtoaletter i personvagnar samt att SJ skall sätta upp skyltar om ortsnamn, sjöar, åar m. m. utmed järnvägen.

I motion T503 (fp) framhålls att man inte skall behöva betala för en sittplatsbiljett om sittplats inte kan garanteras.

Den långsiktiga trenden för SJ:s persontrafik är negativ med försämrad konkurrenskraft gentemot såväl bilismen som flygtrafiken. Utskottet anser att om denna trend skall kunna vändas krävs en väl anpassad kvalitets- och servicenivå i trafiken så att SJ:s anseende hos allmänheten förbättras. Av stor betydelse är tidhållningen i trafiken samt att informationen om tågstörningar och orsakerna till dessa kan ges på ett tillfredsställande sätt. Inte minst i samband med svåra vinterförhållanden måste SJ ha en hög beredskap för att klara de problem som uppstår.

Förslaget om inrättandet av en vägtrafikmodell innebär att staten genom banverket tar ansvar för infrastrukturen medan SJ blir ansvarigt för trafikrörelsen. Därmed skapas enligt utskottets mening en klarare rollfördelning vilket underlättar för SJ att utvecklas till ett modernt, effektivt och kundinriktat trafikföretag.

Om detta skall kunna ske är det nödvändigt att SJ ges stor frihet att avgöra vilka åtgärder som behöver vidtas. Varken riksdagen eller regeringen bör uttala sig i dessa frågor.

Enligt vad utskottet erfarit pågår det inom SJ ett intensivt arbete med att förbättra servicen. Det gäller t. ex. tidhållningen och sovvagnsresorna. SJ har krympt platsutbudet för rökare och kommer inom kort att införa rökförbud i sov- och liggvagnarnas utrymmen med undantag för vestibulerna. Frågan om dam- och herrtoaletter övervägs av SJ. Beträffande uppsättning av skyltar om ortsnamn m. m. vill utskottet peka på att andra intressenter såsom kommuner och turistorganisationer bör kunna medverka. Det ankommer vidare på SJ att utforma sitt biljettsystem. Riksdagen bör inte uttala sig härom.

Som utskottet redovisat i sitt av riksdagen godkända betänkande TU

1987/88:15 har SJ vidtagit ett flertal åtgärder för att handikappanpassa tågen. I vissa vagnar är mittgångarna breda nog att medge att rullstolar framförs. Vissa vagntyper har försetts med bekväma instigningsanordningar samt s. k. kontrastmarkeringar till hjälp för synskadade. När snabbtågen kommer i trafik kommer de att utrustas med en särskild handikappanpassad avdelning. I anslutning till denna kommer det att finnas särskilda lyftanordningar till hjälp för de handikappade.

I nämnda betänkande har utskottet vidare föreslagit riksdagen att av regeringen begära ett planmässigt genomförande av handikappanpassningen av äldre terminaler.

Av det anförda följer att motionerna så vitt nu är i fråga inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

I motion T70 (vpk) yrkas att *klasskiktningen på tåg* skall upphöra och att komforten successivt skall motsvara nuvarande klass 1. Vidare yrkas att allmänheten får möjlighet att under ett dygn *resa gratis med SJ* på valfri sträcka.

Utskottet anser att det ankommer på SJ att besluta i denna typ av frågor. Motionen avstyrks därför i denna del.

9 Tåguppehåll och tidtabellsfrågor

Utskottets överväganden

I motion T22 (c) begärs att *tågförbindelserna mellan Motala och Stockholm* förbättras samt att SJ sänder ut sin *resandetågplan på remiss* till kommunerna i ett tidigare skede än vad som nu är fallet.

I motion T25 (s) yrkas att riksdagen uttalar att SJ ej bör göra några ändringar i trafiktätheten som skulle strida mot grundtanken i *Mälarbanan*.

I motionerna T41 (c) och T42 (c,m,fp) framhålls att *tågtrafiken på sträckan Karlstad–Kil–Göteborg* måste förbättras både vad gäller turtäthet och service.

I motion T90 (c) yrkas att någon neddragning av persontrafiken inte får ske på *norra stambanan*.

I motion T509 (c) framhålls att det är många människor som pendlar mellan *Borås och Göteborg* och att en större turtäthet med säkerhet skulle locka många bilister att resa med tåget.

I motion T513 (s) framhålls att en tågpendel på *linjen Göteborg–Trollhättan–Öxnared–Vänersborg* som ansluter till turerna på linjen Uddevalla–Herrljunga skulle lösa många trafikproblem i regionen. Det är fullt möjligt med en turtäthet på två timmar.

I motion T519 (fp,c) begärs att *tåg som går igenom en kommuns centralort* normalt skall göra uppehåll där i en utsträckning som gör det möjligt för kommunens invånare att i rimlig grad ha den egna kommunen som utgångspunkt för resor.

I motion T524 (c) yrkas att persontågen i fortsättningen bör göra *uppehåll i Skänninge*.

Utskottet anser att de frågor som aktualiserats i motionerna bör avgöras av SJ. Om riksdagen uttalade sig om tågstopp och tidtabellsfrågor skulle SJ:s möjligheter att agera som ett självständigt trafikföretag allvarligt försvåras. Motionsyrkandena avstyrks av utskottet.

I motion T536 (c,s,m,fp) yrkas att persontrafik återupptas i lämplig omfattning vid *Vårgårda järnvägsstation*.

Av samma skäl som redovisats ovan avstyrks yrkandet om tåguppehåll i Vårgårda.

10 Vissa säkerhetsfrågor

Propositionens huvudsakliga innehåll

Av propositionen framgår att den organisationskommitté som regeringen tillkallat med uppdrag att utreda hur banverket bör organiseras skall ägna särskild uppmärksamhet åt säkerhetsfrågornas organisatoriska integrering i den nya järnvägsorganisationen. För närvarande är SJ sin egen säkerhetsmyndighet som själv utfärdar normer och föreskrifter, utövar tillsyn och utreder olyckor och incidenter.

Det kan på principiella grunder riktas invändningar mot att ett trafikföretag är sin egen säkerhetsmyndighet. SJ har därför föreslagit att en särskild järnvägsinspektion inrättas.

Föredraganden föreslår att riksdagen godkänner att en järnvägsinspektion inrättas som får ställning som egen myndighet inom banverket med självständigt ansvar för säkerheten på järnvägsområdet.

Utskottets överväganden

I motion T48 (c) framhålls att säkerhetsfunktionerna även fortsättningsvis bör tillhöra SJ med tanke på deras nära samhörighet med själva tågdriften.

I motion T95 (c) framhålls att det är lämpligt att en självständig *järnvägsinspektion* bildas.

Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen att inrätta en järnvägsinspektion med självständigt ansvar för säkerheten på järnvägsområdet. Järnvägsinspektionen kommer att få ansvar för säkerheten inom hela järnvägsområdet, dvs. inte bara för den trafik SJ bedriver utan även för den trafik som bedrivs av trafikhuvudmännen och enskilda. Utskottet anser därför i likhet med föredraganden att järnvägsinspektionen bör finnas vid banverket.

Av det anförda följer att motion T48 (c) avstyrks i denna del. Motion T95 (c) föranleder ingen åtgärd från riksdagens sida, varför den motionen också avstyrks av utskottet i denna del.

I motion T518 (fp) framhålls att mot bakgrund av inträffade skadehändelser bör närmare preciseras vilka *ytterligare förebyggande och skadelindrande insatser* som kan och bör företas för att minska personskaderisken i järnvägstrafiken. Ett helhetsperspektiv på fordon–människa och miljö bör

anläggas. Av detta skäl bör det arbete fortsätta som bedrivits tidigare under 1980-talet i samverkan mellan SJ:s säkerhetsavdelning och representanter för skadeforskningen vid Umeå universitet.

I motion T523 (m) yrkas att omedelbara åtgärder vidtas som leder till ett i alla avseenden *godtagbart säkerhetssystem hos SJ*. Motionären framhåller att en ytterst viktig del av säkerhetssystemen är tågradio, kommunikation mellan förare och vagnar samt telefoner utmed järnvägslinjen.

I motion T521 (fp) framhålls att det krävs *minst halvbommar i korsningar mellan väg och järnväg* där högsta tillåtna hastighet för tåg är 130 km/tim och där sikten dessutom är skymd.

I motion T529 (c) framhålls att arbetet med att *slopa plankorsningar* mellan väg och järnväg måste intensifieras, liksom åtgärder för att höja säkerheten vid kvarvarande korsningar. I trafikpropositionen föreslås att SJ får 13 milj. kr. för detta ändamål. Detta är enligt motionären för litet med tanke på att SJ beräknar anslagsbehovet till 40 milj. kr. per budgetår.

Utskottet anser att ett av SJ:s viktigaste mål och en utgångspunkt för verksamheten måste vara att erbjuda kunderna en säker och trygg trafik och de anställda en säker arbetsmiljö.

I november 1987 inträffade en allvarlig tågkollision med nio dödade och ett stort antal skadade personer. Dessförinnan under åren 1983–1986 hade enligt propositionen inte någon resande omkommit i tågolycka. Räknas också olyckor vid på- och avstigning resp. fall eller hopp från tåg i rörelse m. m. blir genomsnittligt antal omkomna resande under motsvarande period 1–2 per år. Antalet järnvägsanställda som omkommit i järnvägstrafik vid SJ under åren 1983–1986 uppgår i genomsnitt till 2–3 per år.

Ett allvarligt säkerhetsproblem är plankorsningar mellan väg och järnväg. En av de allra viktigaste åtgärderna för att förbättra säkerheten enligt SJ är att minska konflikterna mellan tåg och vägfordon. På initiativ av SJ slopas ca 300 plankorsningar per år. Som framhålls i motion T529 (c) föreslås i propositionen att 13 milj. kr. anvisas för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar. Förslaget avser emellertid bara andra halvåret 1988, vilket innebär oförändrat anslag jämfört med innevarande budgetår.

SJ arbetar med att förbättra sitt tågradiosystem. SJ har också ett forskningsprogram som tar upp sådana frågor som behandlas i motion T518 (fp).

Sammanfattningsvis anser utskottet att säkerheten vid SJ uppfyller högt ställda krav. Av propositionen framgår också att föredraganden anser det väsentligt att trafiksäkerhetsarbetet bedrivs med ökad kraft och intensitet så att säkerheten ytterligare kan förbättras.

Utskottet som delar föredragandens uppfattning om betydelsen av att säkerhetsarbetet bedrivs med stor kraft och intensitet anser
att syftet med motionsyrkandena är tillgodosett med det anförda. De påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida och avstyrks därför av utskottet.

I motion T531 (m) framhålls att sträckan Herrljunga–Källeryd är speciellt utsatt för viltolyckor. Enligt motionen bör SJ ta sin del av ansvaret för att *viltstängsel* sätts upp på sträckan.

Enligt vad utskottet erfarit har SJ beslutat bidra med materialkostnader-

na för viltstängsel på den aktuella sträckan. Därmed kan stängslet uppföras. Motionen synes därför tillgodosedd varför den bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T212 (m) framhålls att det sedan år 1984 skett en ökning av antalet tågdödade renar som är oacceptabel. Enligt motionen behövs det fasta *renstängsel* efter malmbanan.

Utskottet anser att det är angeläget att så långt möjligt minska antalet olyckor med renar. Renstängsel utmed banorna i Norrbotten finns i stor utsträckning. De har finansierats med hjälp av sysselsättningsmedel. Denna möjlighet kan självfallet utnyttjas även vid fortsatta utbyggnader. Detta är emellertid en sak för i första hand arbetsmarknadsmyndigheterna och SJ att avgöra. Något uttalande från riksdagen i frågan är enligt utskottet inte erforderligt. Motionsyrkandet avstyrks därför.

11 Trafikavgifter för banutnyttjandet

Propositionens huvudsakliga innehåll

Vägtrafikmodellen innebär att företag som driver trafik på statliga järnvägar skall betala avgifter för att de utnyttjar infrastrukturen. Inom järnvägstrafiken saknas förutsättningar för att inom ramen för ett fullt kostnadsansvar finansiera infrastrukturen. De avgifter som kommer att tas ut kommer därför bara delvis att täcka statens kostnader.

Avgifterna bör i enlighet med de allmänna principerna för trafikens kostnadsansvar delas upp i en fast och en rörlig del. De *rörliga avgifterna* bör spegla de samhällsekonomiska marginalkostnaderna enligt samma grundprincip som för övriga trafikslag. Regeringen bör fastställa de avgifter, räknat i öre per bruttotonkilometer resp. tågkilometer som bör gälla för olika huvudkategorier av trafik. Banverket bör sedan ha rätt att ytterligare differentiera avgiftsuttaget.

Föredraganden anser att även olycks- och miljökostnaderna bör tas med när de rörliga avgifterna skall fastställas.

Spårslitage och spårets konstruktion föreslås beaktas vid beräkningar av marginalkostnaderna. Bandelarna har schablonmässigt delats in i tre typer med följande spårkaraktär.

Typ I Skarvfritt spår med fjädrande rälsbefästning och makadamballast.
Typ II Skarvspår med makadamballast.
Typ III Skarvspår med grusballast.

Kostnaderna för spårslitage är minst för bantyp I och störst för bantyp III.

De *fasta avgifterna* föreslås utgå som en årlig avgift för alla järnvägsfordon som är i trafik. Avgiften bör beräknas efter fordonens vikt och i princip enligt samma regler och belopp per viktenhet som gäller vid beräkningen av fordonsskatten för tunga vägtrafikfordon.

Beträffande avgifter för s. k. kombivagnar, dvs. vagnar för transport av trailers, containrar och andra lösa lastbärare, bör dock enligt propositionen inga fasta avgifter utgå. Motivet är att ett kombiekipage i landsvägstrafik bestående av dragfordon och trailers redan belastas med fordonsskatt.

SJ skall inleverera såväl de rörliga som fasta avgifterna till statsverket. Betalningen skall ske till en särskild inkomsttitel och redovisas av banverket.

Även när trafikhuvudmännen utnyttjar SJ som entreprenör för sin lokala och regionala tågtrafik bör SJ stå för inbetalningen av avgifterna. Avgifter skall utgå enligt högst bantyp II. Privata vagnar och utländska vagnar bör belastas med ett belopp som motsvarar de avgifter som tas ut av SJ-ägda vagnar.

Det föreslagna avgiftssystemet bör enligt föredraganden träda i kraft den 1 januari 1989. Han beräknar de totala avgifterna under år 1989 till 890 milj. kr., varav 451 milj. kr. i fasta avgifter och 439 milj. kr. i rörliga avgifter.

Utskottets överväganden

Synpunkter på regeringens förslag till *riktlinjer för avgiftssättningen för banutnyttjandet* behandlas i följande motioner.

I motion T48 (c) framhålls att taxan för trafikhuvudmännens utnyttjande av banan bör sättas till ett lågt närmast symboliskt belopp. Den får inte innehålla kvalitetsklassificeringar som innebär att de sämsta bandelarna blir dyrare att trafikera för trafikhuvudmännen.

I motion T66 (vpk) yrkas avslag på propositionens förslag vad gäller trafikavgifter för banutnyttjandet. Enligt motionärerna innebär förslaget ett klart handikapp för banor i klass III jämfört med banor i klass I.

Enligt motion T95 (c) är de regionalpolitiska aspekterna viktiga. Staten via banverket bör sköta de regionalpolitiska styrningarna och fastställa de fasta och rörliga avgifter som behövs för att kunna sköta och utveckla järnvägsnätet. Avgifterna bör differentieras så att det företagsekonomiskt blir lönsamt att hålla person- och godstrafik i hela landet.

Utskottet anser i likhet med föredraganden att fasta och rörliga avgifter bör tas ut av företag som driver trafik på statliga järnvägar. De rörliga avgifterna skall anpassas till de beräknade kortsiktiga samhällsekonomiska marginalkostnaderna för järnvägstrafiken, medan de fasta avgifterna skall beräknas för varje fordon i trafik på liknande sätt som fordonsskatten för den tunga landsvägstrafiken.

Såsom framhålls i motion T66 (vpk) kommer trafiken på bantyp III att drabbas av väsentligt högre kostnader än trafiken på de övriga bantyperna. Detta hänger samman med att underhållet på dessa banor varit eftersatt under en längre tid. Mot bakgrund av att de banor som tillhör bantyp III till stor del ligger i glesbygden medför, enligt utskottets mening, regeringens förslag att regionalpolitiska konsekvenser uppstår som inte kan accepteras. Utskottet föreslår därför att bantyp II skall vara den högsta avgifts-

5 *Riksdagen 1987/88. 15 saml. Nr 19*

Rättelse: S. 76 rad 5 står: c, vpk,. Rättat till: c

klassen för banutnyttjandet. Därvid skapas bättre förutsättningar för trafik i glesbygden.

Utskottets förslag innebär att statsverket förlorar ca 60 milj. kr. i inkomster under ett år. Till denna fråga återkommer utskottet senare vid sin behandling av anslaget Ersättning till SJ för utveckling av godstrafik.

I övrigt godkänner utskottet de av föredraganden förordade riktlinjerna för avgiftssättningen. Av propositionerna framgår att en del av de beräkningar som ligger till grund för avgiftssättningen är osäkra. Utskottet förutsätter därför att regeringen noga följer utvecklingen och vidtar de korrigeringar av avgiftssättningen som kan vara erforderliga.

Vad utskottet anfört om avgiftssättningen för banutnyttjandet bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottets ställningstagande innebär att syftet med motionerna till väsentlig del blir tillgodosett. Någon riksdagens åtgärd är därför inte erforderlig varför de avstyrks såvitt nu är i fråga.

I motion T84 (m) framhålls att för att uppnå en god utveckling av de olika trafikgrenarna och förhindra en osund konkurrens bör varje trafikgren i princip betala kostnaderna för den egna infrastrukturen. Detta bör vara *den långsiktiga målsättningen för avgiftssättningen* även för järnvägstrafiken.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T84 (m) att utgångspunkten bör vara att de totala samhällsekonomiska kostnaderna som följer av trafiken skall täckas. Såsom motionärerna själva framhåller saknas emellertid för närvarande förutsättningar för att inom ramen för ett fullt kostnadsansvar finanisera infrastrukturen. Något uttalande av riksdagen i frågan är enligt utskottets mening inte erforderligt varför motionen avstyrks i denna del.

I motion T66 (vpk) yrkas att regeringen begär förslag i syfte att utforma *ett alternativt avgiftssystem* som stimulerar till ökad användning av den miljövänliga och energisnåla järnvägstrafiken.

Utskottet har i det föregående uttalat att det förutsätter att regeringen noga följer vilka konsekvenser den föreslagna avgiftssättningen kommer att medföra och att regeringen vidtar de korrigeringar som kan vara erforderliga. Utskottet är inte berett att av regeringen begära att ett helt nytt avgiftssystem tas fram. Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet motionen i nu behandlad del.

12 SJ:s dotterbolag samt ekonomi och tidsplan

Propositionens huvudsakliga innehåll

SJ:s dotterbolag samt viss verksamhet inom affärsverket

Genom 1985 års järnvägspolitiska beslut lades en koncernstrategi fast för samarbetet inom SJ-koncernen. Ett särskilt förvaltningsbolag, AB Swedcarrier, bildades för att ansvara för samordningen mellan bolagen samt mellan bolagen och SJ. Enligt koncernstrategin skall den verksamhet som

bedrivs i dotterbolag utgöra ett naturligt komplement till SJ:s egen verksamhet. Inom SJ-koncernen skall därför inte finnas verksamheter som konkurrerar med varandra. Ett fullföljande av 1985 års järnvägspolitiska beslut innebär att AB Swedcarrier bör avyttra stora delar av sitt aktieinnehav.

Enligt propositionen visar utvecklingen sedan år 1985 att det med något undantag inte finns några större fördelar att vinna med en samordning mellan Swedcarriergruppen och SJ. Det är därför naturligt att sådan verksamhet som inte stärker järnvägens konkurrensmöjligheter avskiljs från koncernen.

I enlighet med 1985 års beslut ankommer det redan på SJ:s koncernstyrelse att besluta om formerna för en avyttring och genomföra denna. Förutom att avyttra företag kan det bli aktuellt att överföra företag direkt till SJ i de fall detta är nödvändigt för att stärka järnvägens konkurrenskraft. Det kan också bli aktuellt att föra över aktier från SJ till AB Swedcarrier för att åstadkomma en bättre samordning inom bolagsgruppen. Regeringen bör av riksdagen bemyndigas att få godkänna dessa typer av omfördelningar. I övrigt föreslås att nuvarande regler skall gälla för SJ vid köp och försäljning av aktier, lån till dotterbolag och borgen för dotterbolag.

Föredraganden framhåller vidare att SJ inom affärsverkets ram i dag driver verksamheter som inte är av direkt järnvägskaraktär. Det nya SJ bör på ett tydligare sätt än i dag inrikta sin verksamhet på en affärsmässig utveckling av järnvägstrafiken. Utgångspunkten bör enligt propositionen vara att verksamheter *inom affärsverket* som inte har en direkt anknytning till järnvägstrafiken och således inte kan anses stärka dess konkurrenskraft skiljs ut.

Ekonomi och tidsplan

De förutsättningar som SJ i dag arbetar under innebär en fortlöpande och accelererande resultatförsämring. Som framgår av följande tabell leder SJ:s interna åtgärdspaket till att den negativa resultatutvecklingen kan brytas men det är inte möjligt att visa överskott. Det är först med införandet av vägtrafikmodellen som SJ förmår redovisa ett visst positivt resultat.

Tabellen visar att det inte är sannolikt att SJ under de första åren kommer att kunna redovisa ett tillräckligt överskott för att självfinanisera sin verksamhet. Någon möjlighet till utdelning till ägaren torde därför enligt föredraganden inte finnas de närmaste åren.

Genom bl. a. rationaliseringar, aktiv marknadsföring, bättre ekonomisk styrning och bättre transportkvalitet räknar SJ med att resultatet skall kunna förbättras med minst 1 miljard kronor inom en fyraårsperiod. Föredraganden anser att möjligheterna till resultatförbättring är klart större.

Resultat	*1988/89 (milj. kr.)*	*1989/90 (milj. kr.)*
Driftresultat enligt nuvarande regler	– 730	– 1 015
Effekt av SJ:s interna åtgärdsprogram	280	590
Effekt av vägtrafikmodellen	393	832
Avlastning för hösten 1988	275	–
Omlagt statsbidrag för köp av viss trafik	– 94	– 205
Netto	124	202
Självfinansieringsbehov	500	420

Enligt föredraganden har SJ med de presenterade förslagen goda förutsättningar att inom några år uppvisa ett positivt resultat som också medger en viss självfinansiering. För detta och för införandet av vägtrafikmodellen krävs dock en finansiell rekonstruktion så att SJ:s resultat inte i utgångsläget belastas med tidigare underskott.

Enligt propositionen krävs 2.7 miljarder kronor i kapitaltillskott. Det förordas att denna avlastning täcks dels genom att de medel som frigörs genom försäljning av AB Swedcarriers dotterbolag delas ut till SJ, dels genom att SJ avyttrar vissa fastigheter och andra tillgångar.

Eftersom AB Swedcarrier inte står i ett skatterättsligt koncernförhållande till SJ kan medlen vid en försäljning inte överföras som obeskattade koncernbidrag. SJ föreslås kompenseras för detta genom att ett formellt förslagsanslag om 1 000 kr. tas upp på statsbudgeten under rekonstruktionsperioden.

För att underlätta försäljning av fastigheter och andra tillgångar föreslås att regeringen under rekonstruktionsperioden bemyndigas godkänna avtal om försäljning och avtal om tomträttsupplåtelse av fast egendom.

Till följd av realisationsvinster kan SJ ett enskilt år komma att bokslutsmässigt redovisa ett större överskott trots att rörelsen ger ett otillfredsställande resultat. Föredraganden anser att under rekonstruktionsperioden t.o.m. år 1992 bör sådana överskott få behållas inom SJ:s rörelse och alltså inte levereras in till statsbudgeten.

En konsekvens av vägtrafikmodellen är att SJ fortsättningsvis bör styras genom olika mål som soliditet och likviditet. I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas fastställa mål för SJ.

Föredraganden anser att SJ förutom egenfinansiering och finansiering genom riksgäldskontoret bör få utnyttja intressentfinansiering. SJ bör också få låna och placera medel utanför riksgäldskontoret om detta skulle innebära mer fördelaktiga villkor än de som riksgäldskontoret kan erbjuda. Det bör ankomma på regeringen att föreskriva de närmare villkoren för SJ:s upplåning och medelsplacering.

Banverket bör få disponera särskilda anslag för finansiering av infrastrukturens drift och underhåll liksom investeringar. Det föreslås dock att denna verksamhet styrs genom ramar avseende kalenderår.

Enligt propositionen bör vidare regeringen bemyndigas att besluta om ram för banverkets upplåning i riksgäldskontoret. Det gäller bl. a. anskaffning av eldriftsanläggningar, finansiering av de s. k. SL-investeringarna och behovet av rörelsekapital kring budgetårsskifterna. Det föreslås att det bör ankomma på regeringen att ange storleken på den ram som skall gälla för banverkets totala upplåning i riksgäldskontoret.

Följande tidsplan anges i propositionen för de viktigaste stegen i reformens genomförande.

1 juli 1988	Ett självständigt banverk för infrastrukturen bildas. Det nya anslagssystemet för investeringar tas i bruk.
1 januari 1989	Det nya avgiftssystemet införs. Anslag ges för drift och underhåll av bannätet. En finansiell rekonstruktion av SJ genomförs samtidigt.
1 juli 1990	Trafikhuvudmännen får trafikeringsrätten för persontrafiken på länsjärnvägarna.

Utskottets överväganden

Finansiell rekonstruktion av SJ m. m.

För att kunna genomföra vägtrafikmodellen och den nödvändiga finansiella rekonstruktionen av SJ föreslås i propositionen att regeringen under rekonstruktionsperioden ges stora befogenheter när det gäller hanteringen av SJ:s fasta och lösa egendom. Sålunda föreslås att

- Regeringen bemyndigas att utan beloppsgräns godkänna avtal om *försäljning av fast egendom* från SJ.
- *Regeringen bemyndigas att fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom* från SJ som verket själv får besluta om.
- SJ tillförs *utdelning från AB Swedcarrier* i enlighet med vad som anförs i propositionen.

Eftersom AB Swedcarrier inte står i ett skatterättsligt koncernförhållande till SJ kan medlen vid en försäljning inte överföras som obeskattade koncernbidrag. SJ föreslås kompenseras för detta genom att ett formellt förslagsanslag om 1 000 kr. tas upp på statsbudgeten under rekonstruktionsperioden.

- SJ:s *överskottsmedel inte skall inlevereras* till statsbudgeten under rekonstruktionsperioden.
- Att regeringens och SJ:s bemyndigande att besluta i *organisationsfrågor* vidgas till att omfatta avyttring av verksamhetsgrenar.

Här avses verksamhetsgrenar *inom affärsverket* som inte har en direkt anknytning till järnvägstrafiken och således inte kan anses stärka dess konkurrenskraft.

- Regeringen bemyndigas att godkänna *aktieöverföringar* mellan SJ och AB Swedcarrier på sätt som anges i propositionen.

Av propositionen framgår att det föreslagna bemyndigandet för försäljning

av fast egendom tillsammans med bemyndigandet att få tillgodoräkna sig medel från försäljning av AB Swedcarriers dotterbolag bör få utnyttjas inom en ram på högst 2,7 miljarder kronor.

Finansutskottet anser i sitt yttrande till trafikutskottet att ett bemyndigande till regeringen att försälja fastigheter och andra tillgångar inte kan utformas såsom föreslås i propositionens hemställan, utan några beloppsbegränsningar eller andra restriktioner.

Enligt finansutskottet är *ett alternativ* att hänvisa till det generella bemyndigande som finns och som innebär att regeringen utan riksdagens hörande kan besluta om försäljning av fast egendom upp till en övre värdegräns för varje enskilt försäljningsobjekt. Den övre gränsen är för närvarande 5 milj. kr. I budgetpropositionen har regeringen föreslagit en höjning till 50 milj. kr.

Ett annat alternativ är enligt finansutskottet att utforma restriktionen för bemyndigandet att sälja fast egendom som ett tidsbegränsat bemyndigande – att gälla t. o. m. år 1992 – med en total beloppsbegränsning. Denna bestäms som skillnaden mellan den ram som behövs för den finansiella rekonstruktionen, beräknad till 2,7 miljarder kronor, och de intäkter som frigörs genom försäljning av AB Swedcarriers dotterbolag. Regeringen bör årligen för riksdagen redovisa hur dessa bemyndiganden har utnyttjats och vilken effekt de haft på SJ:s resultat.

Trafikutskottet delar för sin del föredragandens uppfattning att en finansiell rekonstruktion av SJ är nödvändig och att erforderligt kapitaltillskott bör anskaffas på det sätt som föreslås i propositionen, dvs. försäljning av dotterbolag till AB Swedcarrier och försäljning och tomträttsupplåtelse av fast egendom.

I enlighet med finansutskottets andra alternativ anser trafikutskottet att bemyndigandet att sälja fast egendom bör gälla under rekonstruktionsperioden, dvs. t. o. m. år 1992. Beloppsgränsen för dessa försäljningar bör anges till skillnaden mellan 2,7 miljarder kronor och de intäkter som frigörs genomförsäljning av dotterbolag till AB Swedcarrier.

Utskottet tillstyrker även de övriga förslag till bemyndiganden som redovisats i det föregående. Dessa förslag ger regeringen stora befogenheter. Utskottet anser därför att även dessa bemyndiganden bör tidsbegränsas till att gälla under rekonstruktionsperioden, dvs. t. o. m. år 1992.

Regeringen bör årligen för riksdagen redovisa hur dessa bemyndiganden har utnyttjats och vilken effekt de haft på SJ:s resultat.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet har inget att erinra mot vad föredraganden anfört beträffande ett *fullföljande av 1985 års järnvägspolitiska beslut* samt beträffande *nedskrivning av förråd, anläggningar och rullande materiel.*

Utskottet tillstyrker de föreslagna *nedskrivningarna av SJ:s statskapital* och överföringen av lån till banverket som blir en följd av uppdelningen av SJ. Vidare tillstyrks förslaget att SJ får besluta om formerna för det framtida övertagandet av *TGOJ:s affärsrörelse* samt att nuvarande regler i övrigt skall gälla för statens järnvägar vid *köp och försäljning av aktier*, lån till dotterbolag och borgen för dotterbolag.

I propositionen framhålls att en konsekvens av vägtrafikmodellen är att SJ fortsättningsvis bör styras genom olika mål som soliditet och likviditet. Föredraganden begär att regeringen får bemyndigande att fastställa mål för SJ.

Finansutskottet anför i sitt yttrande att de verksamheter som bedrivs inom affärsverken är av stort allmänt intresse och berör direkt eller indirekt mycket stora delar av samhället. Enligt finansutskottet är det mot denna bakgrund rimligt att målen för affärsverkskoncerner, i det här fallet för SJ, även fortsättningsvis underställs riksdagen för prövning.

Trafikutskottet delar för sin del finansutskottets uppfattning att målen för SJ bör underställas riksdagens prövning. Införandet av vägtrafikmodellen innebär en stor omläggning av SJ:s redovisning. Det är mot denna bakgrund svårt att med det underlag som nu finns tillgängligt ange målen för år 1989. Bemyndigandet för regeringen att fastställa mål för SJ bör därför endast avse detta år.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

SJ:s och banverkets upplåning

I propositionen framhålls att SJ, i likhet med luftfartsverket, förutom egenfinansiering och finansiering genom riksgäldskontoret bör få utnyttja intressentfinansiering. SJ föreslås också få låna och placera medel utanför riksgäldskontoret om detta skulle innebära mera fördelaktiga villkor än de som riksgäldskontoret kan erbjuda. Det bör enligt föredraganden ankomma på regeringen att med denna utgångspunkt föreskriva de närmare villkoren för SJ:s upplåning och medelsplacering.

I motion T66 (vpk) yrkas avslag på förslaget att SJ skall bedriva egen finansiell verksamhet i form av lån och placeringar utanför riksgäldskontoret. Det är enligt motionärerna principiellt fel att statsverken själva går ut på lånemarknaden och konkurrerar med varandra om krediter, varigenom räntorna kan drivas upp.

Finansutskottet anför i sitt yttrande att en korrekt kostnadsjämförelse med beaktande av administrationskostnader borde med tanke på stordriftsfördelarna tala för att utnyttja riksgäldskontoret som kreditförmedlare. Finansutskottet anser att SJ bör åläggas att i dessa frågor samråda med riksgäldskontoret. Därigenom får riksgäldskontoret möjlighet att samordna den totala statsupplåningen, och förutsättningar skapas för att ge statsmakterna överblick över statens samlade finansiella aktiviteter. I de fall SJ väljer att finansiera verksamheterna med lån på den allmänna kapitalmarknaden bör regeringen redovisa dessa lån och villkoren för dessa i budgetpropositionen.

Trafikutskottet tillstyrker för sin del regeringens förslag att regeringen får besluta om *ram för SJ:s upplåning* och att SJ också får *låna och placera medel utanför riksgäldskontoret* om detta skulle innebära mer fördelaktiga villkor än de som riksgäldskontoret kan erbjuda. Det bör *ankomma på regeringen att besluta om vilka regler som skall gälla för SJ:s lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret.*

Trafikutskottet förutsätter vidare, liksom finansutskottet gör i sitt yttrande, att SJ samråder i dessa frågor med riksgäldskontoret. Detta bör ske med hänsyn till riksgäldskontorets ansvar för samordningen av den statliga upplåningen. Såsom finansutskottet framhåller bör, i de fall SJ väljer att finansiera verksamheten med lån på den allmänna kapitalmarknaden, regeringen redovisa dessa lån och villkoren för dessa i budgetpropositionen.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna. Det innebär vidare att motion 1987/88:T66 (vpk) avstyrks i denna del.

I propositionen föreslås vidare att banverket ges rätt att ta upp lån i riksgäldskontoret för vissa ändamål. Enligt föredraganden bör regeringen bemyndigas att besluta om ram för *banverkets upplåning i riksgäldskontoret*.

Finansutskottet framhåller i sitt yttrande att det är viktigt att beakta de krav som riksdagen ställer beträffande möjligheter till inflytande och överblick. De förändringar beträffande riksgäldskontorets huvudmannaskap som föreslagits i proposition 1986/87:143 kommer också att medföra att riksdagens ansvar och inflytande över den statliga upplåningen förändras. Det finns enligt finansutskottet skäl att göra en allmän översyn av de statliga verkens framtida finansieringsformer för investeringar. Detta bör, anser finansutskottet, ges regeringen till känna.

Förslaget att bemyndiga regeringen att låta banverket finansiera investeringar vid sidan av statsbudgeten bör enligt finansutskottet, i avvaktan på den begärda översynen, inte ges den generella utformning som föreslås i propositionens hemställan. Banverkets lån i riksgäldskontoret bör därför endast avse vissa angivna ändamål, och en ram bör anges för år 1989. Behovet av rörlig kredit bör tillgodoses genom kredit i riksgäldskontoret.

Trafikutskottet anser i likhet med finansutskottet att det klarare än vad som föreslås i propositionen bör anges för vilka ändamål banverket skall få låna i riksgäldskontoret samt att en ram för upplåningen bör anges för år 1989. Av propositionen framgår att banverkets upplåning i riksgäldskontoret avser de s. k. SL-investeringarna, balansering över budgetårsskifte, produktionsutrustning samt rörelsekapital. Utskottet har erfarit att behovet av upplåning för dessa ändamål beräknas till
1 350 milj. kr. under år 1989.

Mot bakgrund av det anförda anser trafikutskottet att regeringen bör bemyndigas att medge att banverket under år 1989 får låna högst 1 350 milj. kr. för ovan angivna ändamål.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Finansutskottets förslag att en allmän översyn bör göras av de statliga verkens framtida finansieringsformer är en kreditpolitisk fråga av generell karaktär som inte enbart berör de statliga verk som är underställda kommunikationsdepartementet. Frågan bör därför enligt trafikutskottets mening avgöras av finansutskottet.

Utskottet har inget att erinra mot den tidsplan för reformens genomförande som finns angiven i propositionen.

Utskottets överväganden

D1. Drift och underhåll av statliga järnvägar

Föredraganden beräknar medelsbehovet för budgetåret 1988/89, avseende kostnaderna för första halvåret 1989, till 808 milj. kr. För kalenderåret 1989 bör enligt propositionen en kostnadsram om 1 616 milj. kr. anges.

I motion T87 (m) yrkas att riksdagen anvisar 740 milj. kr. för nästa budgetår.

Regeringen förslag till medelsanvisning tillstyrks. Härav följer att motionen avstyrks i denna del. Utskottet tillstyrker vidare den föreslagna kostnadsramen för år 1989.

D2. Reinvesteringar i stomjärnvägar

I propositionen föreslås att 828 milj. kr. anvisas för budgetåret 1988/89 samt att investeringsramen för kalenderåret 1989 fastställs till 839 milj. kr.

I motion T87 (m) begärs att regeringens förslag till medelsanvisning avslås. 556 milj. kr. av medel som inflyter till följd av försäljning av företag och fast egendom föreslås användas för reinvesteringar i stomjärnvägar. 200 milj. kr. föreslås lånefinansieras.

Förslaget till medelsanvisning för nästa budgetår och investeringsram för kalenderåret 1989 tillstyrks. Härav följer att motionen avstyrks såvitt nu är i fråga.

D3. Försvarsinvesteringar i järnvägar

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i budgetpropositionen att till försvarsinvesteringar i järnvägar anvisa 20,8 milj. kr. för nästa budgetår.

D4. Nyinvesteringar i stomjärnvägar

Föredraganden beräknar medelsbehovet för nyinvesteringar i stomjärnvägar under första halvåret 1989 till 185 milj. kr. Investeringsramen för kalenderåret 1989 bör enligt propositionen beräknas till 461 milj. kr.

I motion T87 (m) yrkas att riksdagen till detta ändamål anvisar 141 milj. kr. för nästa budgetår. 44 milj. kr. av likviden från utförsäljningen av viss egendom bör dessutom enligt motionärerna användas för nyinvesteringar i stomjärnvägar.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag till medelsanvisning för nästa budgetår och investeringsram för kalenderåret 1989. Härav följer att utskottet avstyrker motionen i denna del.

D5. Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader

Från anslaget finansieras banverkets kapitalkostnader för lån för de s. k. SL-investeringarna i Stockholmsområdet och avskrivningskostnaden för eldriftsanläggningar.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att till detta ändamål anvisa 41 milj. kr. för nästa budgetår.

D6. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar

Från anslaget betalas investeringar på västkustbanan enligt 1985 års nordiska handlingsplan för ekonomisk utveckling och full sysselsättning.

Regeringens förslag att till detta ändamål anvisa 85 milj. kr. för nästa budgetår tillstyrks. Vidare tillstyrks förslaget att fastställa investeringsramen till 60 milj. kr. för kalenderåret 1989.

D7. Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik

Från anslaget skall bidrag för utveckling av kombitrafik och vagnslasttrafik utbetalas enligt de riktlinjer som angivits i avsnitt 8.3 i propositionen.

Föredraganden föreslår att 260 milj. kr. anvisas för nästa budgetår avseende kostnaderna för första halvåret 1989.

I motion T87 (m) yrkas att riksdagen anvisar 200 milj. kr.

Utskottet har under avsnitt 11, Trafikavgifter för banutnyttjandet, föreslagit att bantyp II skall vara den högsta avgiftsklassen för banutnyttjandet. Avgiftsklassen III skall således slopas. Detta förslag innebär att statsverket förlorar ca 60 milj. kr. i inkomster under ett år. Utskottet anser att förslaget att slopa avgiftsklassen III bör finansieras genom en nedskärning av anslaget D7.

Eftersom förslaget till medelsanvisning i propositionen avser kostnaderna för ett halvår bör för nästa budgetår anvisas 230 milj. kr. vilket innebär en reduktion med 30 milj. kr.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion T87 (m) avstyrks såvitt nu är i fråga.

D8. Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster

Från anslaget utbetalas ersättning till SJ för sådana tjänster som är önskvärda från samhällsekonomiska utgångspunkter men som inte är företagsekonomiskt motiverade för SJ som affärsverk.

Föredraganden föreslår att 985 milj. kr. anvisas för nästa budgetår. Beloppet avser medelsbehovet för andra halvåret 1988.

I motion T87 (m) yrkas att riksdagen anvisar 785 milj. kr.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag och avstyrker motionen i berörd del.

D9. Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier

Från anslaget föreslås SJ få ersättning som motsvarar det belopp som AB Swedcarrier vid avyttring av vissa verksamheter betalar i skatt på grund av att inget koncernförhållande finns med SJ. Anslaget föreslås föras upp som ett formellt förslagsanslag om 1 000 kr.

Regeringens förslag tillstyrks av utskottet.

Eftersom anslagssystemet är helt nytt och därför anslags- och kostnadsberäkningar mellan olika anslag kan komma att behöva justeras bör enligt propositionen regeringen bemyndigas att dels göra omfördelningar mellan vissa anslag för budgetåret 1988/89, dels jämka kostnadsramarna. Vidare bör regeringen få besluta om till vilka nya anslag utgående reservationer på nuvarande anslag per den 30 juni 1988 skall föras.

I motion T87 (m) framförs liknande förslag som i propositionen.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag. Motionsyrkandena påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför av utskottet.

H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att för nästa budgetår anvisa 274 milj. kr. Medlen avser första halvåret 1989.

H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg

Som framgår av den tidigare redovisningen föreslås trafikhuvudmännen erhålla statsbidrag för viss trafik på länsjärnvägar.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att för nästa budgetår anvisa 46 milj. kr.

Övriga budgettekniska frågor

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att regeringen bemyndigas göra omfördelningar mellan anslagen H6 och H7.

14 Hemställan

Utskottet hemställer

Vägtrafikmodell m. m. (s. 21)

1. beträffande *uppdelning av SJ i ett affärsverk och ett banverk* res. 1 (vpk)
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande na 8 och 9 samt 1987/88:T95 (c) yrkande 1 godkänner vad regeringen i proposition 1987/88: 50 förordat om en uppdelning av statens järnvägar i ett affärsverk (SJ) för trafiken och en myndighet med ansvar för infrastrukturen (banverket),

2. beträffande *arbetsfördelningen mellan statens järnvägar och banverket*
att riksdagen godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50
att bemyndiga regeringen att besluta om den närmare arbetsfördelningen mellan statens järnvägar och banverket,

3. beträffande *banverkets organisation*
att riksdagen godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50

att bemyndiga regeringen att bemyndiga banverket att besluta om sin organisation. TU 1987/88: 19

4. beträffande *privata konsultbolag* res. 2 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T70 (vpk) yrkande 1,

5. beträffande *järnvägens framtida roll* res. 3 (c)
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T48 (c) yrkande 8 utan särskild åtgärd,

6. beträffande *rationaliseringar och styrelserepresentation* res. 4 (m)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T84 (m) yrkandena 1, 2 och 5,

Indelningen av järnvägsnätet (s. 24)

7. beträffande *avslag på förslaget att indela järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar* res. 5 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 10 och 1987/88:T228 (m) yrkande 2,

8. beträffande *regeringens förslag till stomnätsbanor*
att riksdagen godkänner att de i proposition 1987/88: 50 föreslagna banorna tillförs stomnätet,

9. beträffande *Bohusbanan* res. 6 (c, vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T14 (c), 1987/88:T37 (s,m,fp,c,) i denna del samt 1987/88:T48 (c) yrkande 10 i denna del och yrkande 11 i denna del,

10. beträffande *bandelen Boden–Haparanda* res. 6 (c, vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 10 i denna del och yrkande 11 i denna del samt 1987/88:T49 (c) yrkande 1,

11. beträffande *bandelen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn* res. 7 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T12 (s),

12. beträffande *Västerdalsbanan* res. 7 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T73 (s) i denna del och 1987/88:T215 (vpk) yrkande 2,

13. beträffande *Fryksdalsbanan* res. 7 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T72 (vpk) yrkande 3 i denna del,

14. beträffande *bandelen Åkers Styckebruk–Strängnäs*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T515 (fp),

15. beträffande *länsjärnvägar* res. 8 (c, vpk)
att riksdagen godkänner den av regeringen i proposition 1987/88: 50 förordade avgränsningen, res. 9 (vpk)

16. beträffande *förändringar i bannätsindelningen* res. 10 (c, vpk)
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T48 (c) yrkande 12 godkänner förslaget i proposition 1987/88: 50 att regeringen bemyndigas besluta om framtida förändringar i bannätsindelningen,

17. beträffande *köp av interregional persontrafik*
att riksdagen godkänner de i proposition 1987/88: 50 förordade riktlinjerna,

18. beträffande *överföring till det ersättningsberättigade nätet m. m.*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T84 (m) yrkandena 3 och 4,

19. beträffande *kortare avtalsperiod m. m.* res. 11 (m)
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T84 (m) yrkande 13 godkänner de i proposition 1987/88: 50 förordade riktlinjerna i denna del,

20. beträffande *uppräkning av bidraget m. m.*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T41 (c) yrkande 3 godkänner de i proposition 1987/88: 50 förordade riktlinjerna i denna del,

21. beträffande *bidrag endast till tågtrafik* res. 12 (c, vpk)
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T48 (c) yrkande 16 godkänner de i proposition 1987/88: 50 förordade riktlinjerna i denna del,

22. beträffande *kostnadsövervältring*
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T95 (c) yrkande 4 godkänner de i proposition 1987/88: 50 förordade riktlinjerna i denna del,

23. beträffande *kravet på ett visst antal dubbelturer*
att riksdagen godkänner de i proposition 1987/88: 50 förordade riktlinjerna i denna del och lämnar motionerna 1987/88:T46 (fp) yrkandena 1 och 2, 1987/88:T48 (c) yrkande 17 och 1987/88:T95 (c) yrkande 5 utan särskild åtgärd,

24. beträffande *trafikeringsrätten* res. 13 (m, fp)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T84 (m) yrkande 14,

25. beträffade *principöverenskommelsen*
att riksdagen även i övrigt bemyndigar regeringen att godkänna en principöverenskommelse i huvudsaklig överensstämmelse med den som redovisas i proposition 1987/88: 50, bilaga 1.19,

26. beträffande *bemyndigande att träffa avtal med trafikhuvudmännen*
att riksdagen bemyndigar regeringen eller myndighet som regeringen bestämmer att träffa avtal med trafikhuvudmännen om ekonomisk ersättning i enlighet med vad föredragande departementschefen anfört i proposition 1987/88: 50,

27. beträffande *övertagande av viss rullande materiel*
att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 bemyndigar regeringen eller myndighet som regeringen beslutar att utan kapitalkostnadsersättning upplåta viss rullande materiel till trafikhuvudmännen,

28. beträffande *bemyndigande att bestämma i frågor om trafikeringsrätten*
att riksdagen godkänner det i proposition 1987/88: 50 framlagda förslaget att regeringen eller myndighet som regeringen beslutar får bestämma i frågor som rör rätten att trafikera järnvägsnätet,

29. beträffande *förstärkning av trafikhuvudmännens resurser* res. 14 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 11,

Turisttrafik, stationshus och resecentra (s. 35)

30. beträffande *turisttrafik*
att riksdagen bemyndigar regeringen att godkänna avtal om överlåtelse av anläggningar och materiel för turisttrafik på de villkor som förordas i proposition 1987/88: 50,

31. beträffande *banan Växjö–Västervik*
att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T17 (c,m,fp,vpk) och 1987/88:T19 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

32. beträffande *stationshus och resecentra*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 12, 1987/88:T92 (s), 1987/88:T95 (c) yrkande 6, 1987/88:T216 (m) i denna del och 1987/88:T520 (vpk) utan särskild åtgärd,

Godstrafik och kombitrafik (s. 36)

33. beträffande *nedläggning av vagnslasttrafik* res. 15 (vpk)
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 13 godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att förordningen (1985: 447) om handläggning av ärenden om nedläggning av vagnslasttrafik upphävs,

34. beträffande *upprätthållande av godstrafik* res. 16 (c, vpk)
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T48 (c) yrkande 14 utan särskild åtgärd och avslår motionerna 1987/88:T22 (c) yrkande 5, 1987/88:T72 (vpk) yrkande 6, 1987/88:T90 (c) yrkande 2, 1987/88:T530 (c,m,fp) i denna del och 1987/88:T534 (c) yrkande 3,

35. beträffande *kraftfull satsning på godstrafiken*
att riksdagen lämnar motionerna 1987/88:T84 (m) yrkande 6 och 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del utan särskild åtgärd,

36. beträffande *utförsäljning av godsvagnar*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T91 yrkande 1,

37. beträffande *kombitrafikens infrastruktur m. m.*
att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen i proposition 1987/88: 50 anfört i denna del samt lämnar motionerna 1987/88:T11 (s), 1987/88:T48 (c) yrkande 13 i denna del, 1987/88:T95 (c) yrkande 8 och 1987/88:T533 (s) yrkande 1 utan särskild åtgärd,

38. beträffande *prissättningen av kombitrafiken* res. 17 (m)
att riksdagen med avslag på motion 1987/88:T84 (m) yrkande 16 godkänner vad föredragande departementschefen i proposition 1987/88: 50 anfört i denna del,

39. beträffande *kombitrafikens omfattning* res. 18 (m)
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 13 i res. 19 (c)
denna del samt 1987/88:T84 (m) yrkande 15 godkänner vad föredragande departementschefen i proposition 1987/88: 50 anfört i denna del,

40. beträffande *kombitrafikens utveckling i övrigt*
att riksdagen, i de delar som inte omfattas av momenten 37–39 i utskottets hemställan, godkänner vad föredragande departementschefen i proposition 1987/88: 50 anfört om kombitrafiken,

Inlandsbanan och malmbanan (s. 41)

41. beträffande *omfattningen av inlandsbanan* res. 20 (c)
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T41 (c) yrkande 1 i denna del, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 14, 1987/88:T72 (vpk) yrkande 3 i denna del samt 1987/88:T208 (c) yrkande 2 godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50, res. 21 (vpk)

42. beträffande *trafiken på inlandsbanan*
att riksdagen godkänner förslaget i proposition 1987/88: 50 att regeringen bemyndigas besluta om trafiken på inlandsbanan i enlighet med de riktlinjer som förordas i propositionen,

43. beträffande *upprustning av inlandsbanan* res. 22 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T41 (c) yrkande 1 i denna del, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 15 samt 1987/88:T82 (m) yrkande 2,

44. beträffande *sträckan Orsa–Sveg*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T534 (c) yrkande 2,

45. beträffande *malmbanan* res. 23 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 38,

Samhällsekonomisk investeringsplanering, investeringsbehov och investeringsresurser (s. 43)

46. beträffande *samhällsekonomisk investeringsplanering* res. 24 (m)
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T55 (s,fp,c) och 1987/88:T84 (m) yrkande 12 godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att investeringar i och underhåll av järnvägens infrastruktur planeras och beslutas efter samhällsekonomiska grunder,

47. beträffande *inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur* res. 25 (m) res. 26 (c)
att riksdagen res. 27 (vpk)

a) med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkandena 19 och 20, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 16, 1987/88:T84 (m) yrkande 11 och 1987/88:T95 (c) yrkande 7 lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen i proposition 1987/88: 50 anfört,

b) lämnar motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 12 utan särskild åtgärd,

Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar (s. 47)

48. beträffande *Arlandabanan* res. 28 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T30 (m) i denna del, 1987/88:T65 (fp) yrkande 11, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 23, 1987/88:T84 (m) yrkande 7, 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del, 1987/88:T91 (m) yrkande 2, 1987/88:T505 (c) yrkande 1 och 1987/88:T506 (m),

49. beträffande *vissa övriga projekt i Stockholmsregionen* res. 29 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T30 (m) i denna del, 1987/88:T71 (vpk), 1987/88:T203 (m) yrkande 3, 1987/88:T226 (fp) yrkande 2, 1987/88:T505 (c) yrkandena 2 och 3, 1987/88:T511 (c) och 1987/88:T535 (m,fp),

50. beträffande *Mälarbanan och Svealandsbanan* res. 30 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T25 (s) yrkande 1, 1987/88:T30 (m) i denna del, 1987/88:T62 (fp), 1987/88:T68 (vpk), 1987/88:T84 (m) yrkande 8, 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del, 1987/88:T203 (m) yrkandena 1 och 2, 1987/88:T211 (fp) i denna del, 1987/88:T224 (m) yrkande 2 i denna del samt 1987/88:T507 (m),

51. beträffande *Bergslagspendeln* res. 31 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T25 (s) yrkande 2, 1987/88:T76 (fp), 1987/88:T211 (fp) i denna del, 1987/88:T504 (m), 1987/88:T517 (vpk) och 1987/88:T534 (c) yrkande 4,

52. beträffande *västkustbanan m. m.* res. 32 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T16 (c), 1987/88:T31 (s), 1987/88:T222 (fp) yrkande 1, 1987/88:T223 (fp) yrkande 2, 1987/88:T502 (c), 1987/88:T508 (s), 1987/88:T527 (fp) i denna del och 1987/88:T530 (c,m,fp) i denna del,

53. beträffande *Bohusbanan* res. 33 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T37 (s,m,fp,c,) i denna del, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 17 och 1987/88:T527 (fp) i denna del,

54. beträffande *Norge–Vänerlänken*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T205 (c) yrkande 5, 1987/88:T224 (m) yrkande 2 i denna del, 1987/88:T225 (fp) yrkande 2 och 1987/88:T512 (s),

55. beträffande *bandelar i Värmland*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T41 (c) yrkande 4, 1987/88:T42 (c,m,fp) yrkande 2 i denna del, 1987/88:T72 (vpk) yrkandena 2 och 4 och 1987/88:T207 (s) yrkandena 3 och 4,

56. beträffande *Nykroppaprojektet* res. 34 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T33 (s), 1987/88:T41 (c) yrkande 2, 1987/88:T72 (vpk) yrkande 5 och 1987/88:T224 (m) yrkande 2 i denna del,

57. beträffande *vissa investeringar i Skåne m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T213 (m) yrkande 3 i denna del, 1987/88:T223 (fp) yrkandena 1 och 3, 1987/88:T227 (c) yrkande 2 i denna del och 1987/88:T516 (c),

58. beträffande *Blekinge kustbana m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T204 (fp) yrkande 2, 1987/88:T213 (m) yrkande 3 i denna del, 1987/88:T510 (c,m) och 1987/88:T525 (s),

59. beträffande *banan Kalmar/Karlskrona–Göteborg*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T209 (s) i denna del och 1987/88:T217 (fp) i denna del,

60. beträffande *Västerdalsbanan* res. 35 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T73 (s) i denna del, 1987/88:T215 (vpk) yrkandena 1 och 3 samt 1987/88:T534 (c) yrkande 1,

61. beträffande *snabbtåg Stockholm–Sundsvall*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T47 (fp), 1987/88:T216 (m) i denna del, 1987/88:T514 (s) och 1987/88:T526 (c),

62. beträffande *snabbtåg på linjen Stockholm–Gävle–Bollnäs–Östersund*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T51 (c),

63. beträffande *ostkustbanan m. m.* res. 36 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 18, 1987/88:T82 (m) yrkande 1 och 1987/88:T94 (c),

64. beträffande *norra stambanan*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T15 (s),

65. beträffande *banorna Boden–Haparanda och Haparanda–Torneå*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T49 (c) yrkandena 2 och 3,

66. beträffande *biltåg*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T533 (s) yrkande 2,

67. beträffande *Götalandsbanan* res. 37 (vpk)
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T509 (c) yrkande 1 och 1987/88:T532 (c),

68. beträffande *SJ:s snabbtågsprojekt*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T84 (m) yrkande 9 och 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del,

69. beträffande *bandelen Mora–Älvdalen*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T534 (c) yrkande 5,

70. beträffande *länsjärnvägarna i Kalmar län*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T13 (m),

71. beträffande *pendeltrafik i Göteborgsregionen*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T527 (fp) i denna del,

Vissa servicefrågor, tåguppehåll och tidtabellsfrågor (s. 60)

72. beträffande *vissa servicefrågor*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 21, 1987/88:T501 (c) och 1987/88:T503 (fp),

73. beträffande *klasskiktningen på tåg och gratisresor med SJ* res. 38 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T70 (vpk) yrkandena 2 och 3,

74. beträffande *tågförbindelserna mellan Motala och Stockholm m. m.*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T22 (c) yrkandena 6 och 7,

75. beträffande *Mälarbanan*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T25 (s) yrkande 3,

76. beträffande *sträckan Karlstad–Kil–Göteborg*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T41 (c) yrkande 5 och 1987/88:T42 (c,m,fp) yrkande 2 i denna del,

77. beträffande *norra stambanan*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T90 (c) yrkande 1,

78. beträffande *sträckan Borås–Göteborg*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T509 (c) yrkande 2,

79. beträffande *linjen Göteborg–Trollhättan–Öxnared–Vänersborg*

att riksdagen avslår motion 1987/88:T513 (s),

80. beträffande *tågstopp i centralorter*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T519 (fp,c),

81. beträffande *tågstopp i Skänninge*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T524 (c),

82. beträffande *tågstopp vid Vårgårda järnvägsstation* res. 39 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T536 (c,s,m,fp),

Vissa säkerhetsfrågor (s. 62)

83. beträffande *järnvägsinspektionen*
att riksdagen med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 9 och 1987/88:T95 (c) yrkande 2 godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att en järnvägsinspektion inrättas med ställning som egen myndighet inom banverket med självständigt ansvar för säkerheten på järnvägsområdet,

84. beträffande *säkerhetssystem, plankorsningar m. m.*
att riksdagen avslår motionerna 1987/88:T518 (fp), 1987/88:T521 (fp), 1987/88:T523 (m) och 1987/88:T529 (c),

85. beträffande *viltstängsel*
att riksdagen lämnar motion 1987/88:T531 (m) utan särskild åtgärd,

86. beträffande *renstängsel*
att riksdagen avslår motion 1987/88:T212 (m) i denna del,

Trafikavgifter för banutnyttjandet (s. 64)

87. beträffande *riktlinjer för avgiftssättningen för banutnyttjandet* res. 40 (fp, c)
att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 samt med avslag på motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 18, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 19, och 1987/88:T95 (c) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

88. beträffande *den långsiktiga målsättningen för avgiftssättningen* res. 41 (m)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T84 (m) yrkande 10,

89. beträffande *ett alternativt avgiftssystem* res. 42 (vpk)
att riksdagen avslår motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 20,

SJ:s dotterbolag samt ekonomi och tidsplan m. m. (s. 66)

90. beträffande *försäljning av fast egendom* res. 43 (vpk)
att riksdagen, med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50, bemyndigar regeringen att under rekonstruktionsperioden t. o. m. år 1992 godkänna avtal om försäljning av fast egendom från statens järnvägar inom den beloppsgräns som utskottet angivit,

91. beträffande *bemyndigande att fastställa beloppsgräns* res. 43 (vpk)
att riksdagen, med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50, bemyndigar regeringen att under rekonstruktionsperioden t. o. m. år 1992 fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom från statens järnvägar som verket själv får besluta om,

92. beträffande *utdelning från AB Swedcarrier*
att riksdagen, med anledning av regeringens förslag i proposition

1987/88: 50, godkänner att statens järnvägar under rekonstruktionsperioden t. o. m. år 1992 tillförs utdelning från AB Swedcarrier på det sätt som föreslås i propositionen,

93. beträffande *inleverans av överskottsmedel*
att riksdagen godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att statens järnvägars överskottsmedel inte skall inlevereras till statsbudgeten under rekonstruktionsperioden t. o. m. år 1992,

94. beträffande *vissa organisationsfrågor* res. 43 (vpk)
att riksdagen, med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 under rekonstruktionsperioden t. o. m. år 1992 vidgar regeringens och statens järnvägars bemyndigande att besluta i organisationsfrågor till att omfatta avyttring av verksamhetsgrenar,

95. beträffande *aktieöverföringar* res. 43 (vpk)
att riksdagen, med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50, godkänner att regeringen under rekonstruktionsperioden t. o. m. år 1992 bemyndigas godkänna aktieöverföringar mellan statens järnvägar och AB Swedcarrier i enlighet med vad som förordats i propositionen,

96. beträffande *fullföljande av 1985 års järnvägspolitiska beslut*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen i proposition 1987/88: 50 härom anfört,

97. beträffande *nedskrivning av förråd, anläggningar och rullande materiel*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredragande departementschefen anfört i proposition 1987/88: 50,

98. beträffande *vissa nedskrivningar av statskapital* m. m.
att riksdagen godkänner de i proposition 1987/88: 50 föreslagna nedskrivningarna av statens järnvägars statskapital och överföringen av lån till banverket som blir en följd av uppdelningen av statens järnvägar,

99. beträffande *TGOJ:s affärsrörelse*
att riksdagen godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att statens järnvägar får besluta om formerna för det framtida övertagandet av AB TGOJ:s affärsrörelse,

100. beträffande *köp och försäljning av aktier m. m.*
att riksdagen godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att utöver vad som framgår av mom. 95 i utskottets hemställan nuvarande regler skall gälla för statens järnvägar vid köp och försäljning av aktier, lån till dotterbolag och borgen för dotterbolag,

101. beträffande *mål för SJ*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 bemyndigar regeringen att för år 1989 fastställa mål för statens järnvägar,

102. beträffande *ram för SJ:s upplåning*
att riksdagen godkänner förslaget i proposition 1987/88: 50 att regeringen bemyndigas att fastställa ram för statens järnvägars upplåning,

103. beträffande *statens järnvägars lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret* res. 44 (vpk)

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 39 godkänner vad utskottet härom anfört,

104. beträffande *reglerna för statens järnvägars lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret* res. 44 (vpk)
att riksdagen godkänner förslaget i proposition 1987/88: 50 att bemyndiga regeringen att besluta härom,

105. beträffande *banverkets upplåning i riksgäldskontoret*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 bemyndigar regeringen att medge att banverket under år 1989 får låna 1 350 000 000 kr. i riksgäldskontoret för de ändamål utskottet angivit,

Anslagsfrågor (s. 73)

106. beträffande *anslag till drift och underhåll av statliga järnvägar m. m.* res. 45 (m)
att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkande 1 till *Drift och underhåll av statliga järnvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 808 000 000 kr.,

b) godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att en kostnadsram av 1 616 000 000 kr. för drift- och underhållsverksamheten beräknas för kalenderåret 1989,

107. beträffande *anslag till reinvesteringar i stomjärnvägar m. m.* res. 46 (m)
att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkandena 2–5 till *Reinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av
828 000 000 kr.,

b) godkänner regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att en investeringsram av 839 000 000 kr. anvisas för reinvesteringar i stomjärnvägar för kalenderåret 1989,

108. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 100, bil. 8 till *Försvarsinvesteringar i järnvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 20 800 000 kr.,

109. beträffande *anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar m. m.*
att riksdagen

a) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkandena 6 och 7 till *Nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 185 000 000 kr., res. 47 (m)

b) med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 godkänner en investeringsram för nyinvesteringar i stomjärnvägar av 461 000 000 kr. för kalenderåret 1989,

110. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 till *Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader*

för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 41 000 000 kr.,

111. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 till *Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 85 000 000 kr.,

112. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 godkänner en investeringsram för särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar av 60 000 000 kr. för kalenderåret 1989,

113. att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkande 8 till *Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 230 000 000 kr., res. 48 (m) res. 49 (c)

114. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkande 9 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 985 000 000 kr., res. 50 (m)

115. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 till *Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier* anvisar ett förslagsanslag av 1 000 kr.,

116. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 bemyndigar regeringen att för budgetåret 1988/89 vid behov kunna omfördela medel mellan anslagen D1. Drift och underhåll av statliga järnvägar, D2. Reinvesteringar i stomjärnvägar, D4. Nyinvesteringar i stomjärnvägar, D5. Ersättning till banverket för vissa kapitalkostnader och D7. Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik,

117. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkande 10 bemyndigar regeringen att vid behov kunna jämka kostnadsramarna för anslagen D1. Drift och underhåll av statliga järnvägar, D2. Reinvesteringar i stomjärnvägar, D4. Nyinvesteringar i stomjärnvägar och D6. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar,

118. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkande 11 bemyndigar regeringen att besluta om dispositionen av utgående reservationer på anslagen till järnvägsändamål för budgetåret 1987/88,

119. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 274 000 000 kr.,

120. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 till *Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 46 000 000 kr.,

121. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 bemyndigar regeringen att för budgetåret 1988/89 vid behov kunna omfördela medel mellan anslagen H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg och H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg.

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Sven-Gösta Signell (s), Gösta Andersson (c), Rune Johansson (s), Hugo Bergdahl (fp), Jarl Lander (s), Viola Claesson (vpk), Yngve Wernersson (s), Anders Andersson (m), Anneli Hulthén (s), Ingrid Hasselström Nyvall (fp), Rune Thorén (c), Jan Sandberg (m) och Sven-Olof Nordlund (s).

Reservationer

1. Uppdelning av SJ i ett affärsföretag och ett banverk (mom. 1)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och på s. 23 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att förslaget om ett särskilt banverk – *helt skilt från SJ* – är äventyrligt och innebär en betydande risk för att det svenska statliga järnvägsföretaget upplöses. Banverket bör därför finnas kvar som en division eller liknande inom SJ. Den affärsdrivande delen skall inte syssla med finansiering av nyinvesteringar eller underhåll av bannätet. Med fortsatt sammanhållning tryggas också en utveckling som hindrar andra storentreprenörer inom trafiksektorn att etablera sig som "järnvägsföretag" enligt mönster från USA.

Vad utskottet nu anfört vilket, innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del och regeringens förslag till uppdelning av SJ avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Härav följer att motion T95 (c) avstyrks i denna del.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *uppdelning av SJ i ett affärsföretag och ett banverk*
>
> att riksdagen med avslag på regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och motion 1987/88:T95 (c) yrkande 1 samt med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkandena 8 och 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Privata konsultbolag (mom. 4)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Utskottet är" och slutar med "avstyrks i denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T70 (vpk) har SJ fått en affärsmässig inriktning som drivits in absurdum. En väsentlig orsak till detta är att SJ anlitat ett konsultbolag som med inspiration från USA-marknaden håller på att göra om statliga verk med mönster från den hårda affärsvärlden.

Utskottet tillstyrker förslaget i motionen att privata konsultbolag typ Indevo inte skall få uppdrag hos statliga verk och myndigheter.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *privata konsultbolag*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T70 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Järnvägens framtida roll (mom. 5)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Föredraganden framhåller" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Hela efterkrigstiden har präglats av en kraftigt expanderande transportsektor. Det är bilismen som stått för den överväldigande delen av expansionen. Som framhålls i motion T48 (c) kunde under några år kring 1980 järnvägens negativa utveckling brytas för en tid. Bl. a. under centerns medverkan i regeringen tillskapades rabatter i persontrafiken som ökade resandet med 30% och nya moderna vagnar beställdes. Under 1980-talet har den socialdemokratiska regeringens hantering av järnvägsfrågorna präglats av handlingsförlamning.

Utskottet anser att järnvägen har en mycket viktig roll att spela också i framtidens transportsystem. I en tid då miljöaspekterna blir alltmer betydelsefulla framträder framför allt de eldrivna järnvägstransporterna som ett utvecklingsbart reformalternativ som har framtiden för sig.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T48 tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *järnvägens framtida roll*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Rationaliseringar och styrelserepresentation (mom. 6)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 23 börjar med "Även utskottet" och slutar med "motionen i denna del" bort ha följande lydelse:

Den nuvarande utvecklingen av SJ:s verksamhet är som framhålls i motion T84 (m) oacceptabel. Resultatet av den socialdemokratiska järnvägspolitiken är att SJ och det svenska järnvägsnätet är mycket illa rustat

att möta dagens och morgondagens krav.

Målet för järnvägspolitiken måste enligt utskottets mening vara att, med bibehållande av en god trafikförsörjning, statens utgifter för järnvägstrafiken succesivt skall minska efter en snabb omstrukturering. Denna politik innehåller två huvudkomponenter nämligen offensiva satsningar och en nödvändig översyn av de delar av SJ som förorsakar de största förlusterna.

Som framhålls i motion T84 (m) finns det inom SJ stora möjligheter till rationaliseringar som måste tas till vara. Dessa rationaliseringar bör ske parallellt med kvalitetshöjande åtgärder på både gods- och persontrafiksidan.

Utskottet anser i likhet med motionärerna att, om den nödvändiga omstruktureringen skall ge resultat, måste såväl SJ:s som banverkets styrelse delvis bestå av personer som är erkänt duktiga företagsledare.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i nu behandlade delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *rationaliseringar och styrelserepresentation*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkandena 1, 2 och 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Avslag på förslaget att indela järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar (mom. 7)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att järnvägen är ett sammanhållet system med egen teknik och logik men även ideologi. I konsekvens med detta synsätt motsätter sig utskottet den stelbenta ansvarsindelning av järnvägstrafiken i stomnät och s. k. länsjärnvägar som regeringen föreslår.

Såsom framhålls i motion T66 (vpk) bör järnvägstrafiken finansieras helt av staten som i jämförelse med kommunerna har helt andra och varierande möjligheter till inkomster och beskattning.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att regeringens förslag till uppdelning av SJ avstyrks och motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Utskottets ställningstagande innebär vidare att syftet med motion T228 (m) blir tillgodosett. Den bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *avslag på förslaget att indela järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) lämnar motion 1987/88:T228 (m) yrkande 2 utan särskild åtgärd,

6. Bohusbanan och bandelen Boden–Haparanda (mom. 9 och 10)

Gösta Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 31 som börjar med "Enligt utskottet" och slutar med "på järnvägsområdet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna T14 (c), T37 (s,m,fp,c,) och T48 (c) att Bohusbanan bör föras till stomnätet. Den kan efter byggande av en järnvägsbro vid Svinesund knytas samman med det norska järnvägsnätet och då bli en viktig del av Norges kontinentförbindelser.

Banan Boden–Haparanda har en direkt anknytning till det finska järnvägsnätet, vilket motiverar att den förs till stomnätet. Förslagen härom i motionerna T48 (c) och T49 (c) tillstyrks följaktligen.

Med dessa förslag om tillägg till stomnätet vill utskottet markera vikten av att järnvägstrafiken planeras i ett nordiskt helhetsperspektiv.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T14 (c), T37 (s,m,c,fp), T48 (c) och T49 (c) tillstyrks i dessa delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 9 och 10 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *Bohusbanan*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T14 (c), 1987/88:T37 (s,m,fp,c,) i denna del samt 1987/88:T48 (c) yrkande 10 i denna del och yrkande 11 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. beträffande *bandelen Boden–Haparanda*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T48 (c) yrkandena 10 i denna del och 11 i denna del samt 1987/88:T49 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Bandelen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn, Västerdalsbanan och Fryksdalsbanan (mom. 11–13)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 31 som börjar med "Även övriga" och slutar med "stomjärnvägarna avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslagen i motionerna T73 (s) och T215 (vpk) att föra Västerdalsbanan till stomnätet. Denna bana är av riksintresse och bör därför även fortsättningsvis vara en angelägenhet för hela samhället. Ansvaret för banan bör inte föras över på trafikhuvudmännen.

Av samma skäl bör Fryksdalsbanan föras över till stomnätet. Utskottet tillstyrker därför förslaget härom i motion T72 (vpk).

Utskottet tillstyrker vidare förslaget i motion T12 (s) att föra sträckan Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn till stomnätet.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11–13 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *bandelen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn*
att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T12 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. beträffande *Västerdalsbanan*
att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T73 (s) i denna del och 1987/88:T215 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. beträffande *Fryksdalsbanan*
att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T72 (vpk) yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Länsjärnvägar (mom. 15)

Under förutsättning av bifall till reservation 6

Gösta Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 31 som börjar med "Av utskottets" och slutar med "länsjärnvägsnät tillstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet har tidigare förordat att Bohusbanan och bandelen Boden–Haparanda skall tillföras stomnätet. Härav följer att dessa banor inte såsom regeringen föreslår kan tillhöra länsjärnvägarna.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *länsjärnvägar*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

9. Länsjärnvägar (mom. 15)

Under förutsättning av bifall till reservation 7

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 31 som börjar med "Av utskottets" och slutar med "länsjärnvägsnät tillstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet har tidigare förordat att bandelen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn, Västerdalsbanan och Fryksdalsbanan skall tillföras stomnätet. Härav följer att dessa banor inte kan tillhöra länsjärnvägarna.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *länsjärnvägar*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition

1987/88:50 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

10. Förändringar i bannätsindelningen (mom. 16)

Gösta Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 31 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Den föreslagna uppdelningen av järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar bör äga giltighet under lång tid och ligga till grund för den framtida järnvägspolitiken. Såsom framhålls i motion T48 (c) måste en överföring av en bana från stomnätet till länsjärnvägarna anses vara en fråga av så stor betydelse att ett sådant beslut bör fattas av riksdagen.

Utskottet tillstyrker därför förslaget i motionen att flyttningar av banor mellan stomnätet och länsjärnvägarna bör ske genom riksdagsbeslut.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna:

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *förändringar i bannätsindelningen*

att riksdagen med avslag på regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Kortare avtalsperiod m. m. (mom. 19)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 33 som börjar med "Utskottet delar föredragandens" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det föreslagna avtalet har ett flertal allvarliga brister. Det bör bygga på att statens bidrag för trafiken succesivt trappas ned. I inledningsskedet talar starka skäl för en kortare avtalsperiod, t. ex. 3–5 år. Det är vidare angeläget att avtalet träder i kraft senast den 1 januari 1990.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T84 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *kortare avtalsperiod m. m.*

att riksdagen med avslag på regeringens förslag i denna del och med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. Bidrag endast till tågtrafik (mom. 21)

Gösta Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 33 som börjar med "Utskottet

anser" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T48 (c) att det bidrag som skall utbetalas till trafikhuvudmännen för att de övertar ansvaret för trafiken på länsjärnvägarna endast skall kunna användas för tågtrafik. Något bidrag bör således inte utgå om tågtrafiken läggs ned och ersätts med buss.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

21. beträffande *bidrag endast till tågtrafik*

att riksdagen med avslag på regeringens förslag i proposition 1987/88:50 i denna del och med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 16 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. Trafikeringsrätten (mom. 24)

Rolf Clarkson (m), Hugo Bergdahl (fp), Anders Andersson (m), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Jan Sandberg (m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 34 som börjar med "Föredraganden föreslår" och slutar med "därför i denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är positivt om privata företag i ökad utsträckning kan engageras i driften av järnvägstrafiken. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motion T84 (m) att om privata företag kan erbjuda ett motsvarande trafikutbud som länshuvudmannen, men till lägre kostnad för samhället, bör företaget ges trafikeringsrätten på den aktuella sträckan.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *trafikeringsrätten*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. Förstärkning av trafikhuvudmännens resurser (mom. 29)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 34 som börjar med "Såväl Landstingsförbundet" och på s. 35 slutar med "i motionen" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att trafikhuvudmännens administrativa resurser måste förstärkas i betydande omfattning. Regeringen bör återkomma till riksdagen med förslag härom senast i kommande budgetproposition.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionen blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *förstärkning av trafikhuvudmännens resurser*
att riksdagen med anledning av motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

15. Nedläggning av vagnslasttrafik (mom. 33)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "Utskottet har" och på s. 37 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att lastbilstrafiken gynnats på järnvägens bekostnad under en lång tid. Härigenom har utvecklats en transportstruktur som medfört att järnvägens naturliga transportuppgifter övertagits av lastbilarna. Regeringens förslag att slopa förpliktelsen för SJ att upplåta järnvägsstationer för godstrafik påskyndar utvecklingen mot ökad lastbilstrafik.

Utskottet avstyrker därför regeringens förslag härom och tillstyrker motion T66 (vpk) i motsvarande del. Utskottets ställningstagande innebär att driftersättningen till SJ:s godstrafik tills vidare bör finnas kvar. Regeringen bör återkomma till riksdagen i samband med kommande tilläggsbudget med förslag till anslag för detta ändamål.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 33 bort ha följande lydelse:

33. beträffande *nedläggning av vagnslasttrafik*
att riksdagen med avslag på regeringens förslag i proposition 1987/88:50 i denna del och med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

16. Upprätthållande av godstrafik (mom. 34)

Gösta Andersson (c), Viola Claesson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 37 börjar med "Utskottet anser" och slutar med "motionsyrkanden avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T48 (c) att det är angeläget att godstrafiken upprätthålls i ett så vittförgrenat nät som möjligt. SJ bör därför ha skyldighet att samråda med berörda kommuner innan större förändringar i godstrafiken sker. Det gäller även spårupprivningar.

Vad utskottet nu anfört torde innebära att syftet med de motionsyrkanden som begär att godstrafiken skall vara kvar på skilda banor till väsentlig del blir tillgodosett. Det gäller motionerna T22 (c) om godsbanan Mjölby–Väderstad, T72 (vpk) om banan Arvika–Mellerud, T90 (c) om godstrafiken på sträckan Orsa–Bollnäs samt T530 (c,m,fp) om banan Halmstad–Nässjö.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

34. beträffande *upprätthållande av godstrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 14 samt med anledning av motionerna 1987/88:T22 (c) yrkande 5, 1987/88:T72 (vpk) yrkande 6, 1987/88:T90 (c) yrkande 2, 1987/88:T530 (c,m,fp) i denna del och 1987/88:T534 (c) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. Prissättningen av kombitrafiken (mom. 38)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 40 som börjar med "När det" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

I propositionen föreslås att prissättningen i kombitrafiken inte skall baseras på dess egna kostnader utan utifrån kostnaderna för motsvarande landsvägstransport. Denna prissättning står som framhålls i motionen i strid med både 1979 års trafikpolitiska beslut och den föreslagna revideringen av detta beslut. Utskottet anser att detta förslag bör avvisas. Prissättningen bör göras utifrån kombitrafikens egna kostnader.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T84 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 38 bort ha följande lydelse:

38. beträffande *prissättningen av kombitrafiken*

att riksdagen med anledning av vad föredragande departementschefen anfört i denna del i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 16 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

18. Kombitrafikens omfattning (mom. 39)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 41 börjar med "Utskottet har inget" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Som utskottet redan framhållit är det angeläget att kombitrafiken utvecklas på ett gynnsamt sätt. I likhet med motionärerna är dock utskottet kritiskt inställt till den ensidiga satsning på denna trafik som regeringen förordar. Denna resulterar i en snedvridning av konkurrensen. Riksdagen bör därför avstå från att uttala sig om hur stor andel kombitrafiken skall ha av den totala godsmarknaden vid en viss tidpunkt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T84 (m) tillstyrks i denna del och motion T48 (c) avstyrks i motsvarande del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. beträffande *kombitrafikens omfattning*

att riksdagen med anledning av vad föredragande departementsche-

fen anfört i denna del i proposition 1987/88:50, med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 15 samt med avslag på motion 1987/88:T48 (c) yrkande 13 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

19. Kombitrafikens omfattning (mom. 39)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 41 börjar med "Utskottet har inget" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Genom utveckling av kombitrafiken sker direkt en avlastning av det svenska vägnätet. En sådan utveckling ligger också i linje med vad som sker bl. a. i Europa. Där är det på många ställen stopp för en ohämmad expansion av landsvägstrafik. I stället försöker man styra långtradarna och släpen över till specialbyggda järnvägsvagnar.

Enligt utskottets mening bör inriktningen vara att kombitrafiken redan år 1995 skall omfatta ca 10 miljoner ton. För att kunna åstadkomma detta krävs betydande insatser för att utveckla punktlighet och säkerhet i transporterna. Annars kommer transportköparna inte att finna kombitrafiken vara ett attraktivt alternativ.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T48 (c) i denna del tillstyrks och yrkandet i motion T84 (m) avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 39 bort ha följande lydelse:

39. beträffande *kombitrafikens omfattning*
att riksdagen med anledning av vad föredragande departementschefen anfört i denna del i proposition 1987/88:50, med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkande 13 i denna del samt med avslag på motion 1987/88:T84 (m) yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

20. Omfattningen av inlandsbanan (mom. 41)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 42 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

I propositionen föreslås att inlandsbanan endast skall omfatta sträckan Mora–Gällivare. Sträckan Lesjöfors–Kristinehamn är förd till länsjärnvägarna i de delar som trafikeras.

Utskottet anser för sin del att inlandsbanan bör omfatta sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare. Riksdagen bör uttala att det är ett samhällsintresse att det kan bedrivas trafik på hela denna bana.

Som framhålls i motion T208 (c) är detta viktigt även av totalförsvarsskäl. Inlandsbanan är en nödvändig transportled i vårt nordliga inland och kan i en krigssituation ha avgörande betydelse för möjligheterna att hålla samman landet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T41 (c) och T208 (c) tillstyrks i denna del och syftet med övriga motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 41 bort ha följande lydelse:

41. beträffande *omfattningen av inlandsbanan*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 14 och 1987/88:T72 (vpk) yrkande 3 i denna del samt med bifall till motionerna 1987/88:T41 (c) yrkande 1 i denna del och 1987/88:T208 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

21. Omfattningen av inlandsbanan (mom. 41)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 42 börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Regeringen föreslår att inlandsbanan endast skall omfatta sträckan mellan Mora och Gällivare.

Enligt utskottets mening bör inlandsbanan omfatta hela sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare samt de tre tvärbanorna Forsmo–Hoting, Storuman–Hällnäs och Arvidsjaur–Jörn. Utskottet anser att det är ett samhällsintresse att trafiken kan garanteras på samtliga dessa bandelar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 41 bort ha följande lydelse:

41. beträffande *omfattningen av inlandsbanan*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och motionerna 1987/88:T41 (c) yrkande 1 i denna del, 1987/88:T72 (vpk) yrkande 3 i denna del och 1987/88:T208 (c) yrkande 2 samt med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

22. Upprustning av inlandsbanan (mom. 43)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 42 börjar med "Utskottet har" och på s. 43 slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Inlandsbanan skall enligt propositionen organisatoriskt sortera under banverket och kostnaderna för bandrift och underhåll liksom för investeringar täckas inom ramen för banverkets motsvarande anslag.

Såsom framhålls i motion T66 (vpk) har regeringen inte infriat tidigare riksdagsbeslut om upprustning av inlandsbanan. Utskottet anser därför att

riksdagen bör anvisa 20 milj. kr. för fortsatta upprustningsarbeten på inlandsbanan. Det gäller i första hand fortsatt rälsbyte. Målet bör vara en bana som medger trafik med 120 km/tim. med moderna motorvagnståg. Regeringens förslag kommer att medföra att inlandsbanan nedprioriteras.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del och syftet med övriga motionsyrkanden blir tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 43 bort ha följande lydelse:

43. beträffande *upprustning av inlandsbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 15 samt med anledning av motionerna 1987/88:T41 (c) yrkande 1 i denna del och 1987/88:T82 (m) yrkande 2 till *Upprustning av inlandsbanan* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,

23. Malmbanan (mom. 45)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 43 som börjar med "Malmbanan är" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet har inget att erinra mot att malmbanan även fortsättningsvis är organiserad i en särskild division inom SJ. Såsom framhålls i motion T66 (vpk) är det nödvändigt att se till att trafik och banunderhåll inte helt styrs av malmtransporternas krav. Garantier måste finnas för att både reguljär persontrafik och charterturisttrafik kan behållas och utvecklas på malmbanan.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionsyrkandet tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 45 bort ha följande lydelse:

45. beträffande *malmbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 38 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

24. Samhällsekonomisk investeringsplanering (mom. 46)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 44 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion T84 (m) kan samhällets nettoutgifter för järnvägstrafiken under det kommande decenniet uppskattas till 40–50 miljarder kronor. Utskottet delar därför den uppfattning som framförs i motionen att det är nödvändigt att prioritera företagsekonomiskt lönsamma investeringar, om detta belopp skall kunna reduceras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i nu behandlad del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 46 bort ha följande lydelse:

46. beträffande *samhällsekonomisk investeringsplanering*
att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50, med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 12 och med avslag på motion 1987/88:T55 (s,fp,c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

25. Inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur (mom. 47)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 46 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 47 slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T84 (m) att varje trafikgren i framtiden i ökad utsträckning bör bära sina egna kostnader. Detta kräver en helt ny inriktning av järnvägspolitiken. Hur stora investeringar som skall göras i infrastrukturen under den kommande investeringsperioden bör främst avgöras av trafikutvecklingen och järnvägens förmåga att ta fram nya lönsamma investeringar. Riksdagen bör inte ange någon investeringsram för det kommande decenniet.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motion T84 (m) tillstyrks bör av riksdagen ges regeringen till känna. Vad föredraganden i övrigt har anfört under detta avsnitt föranleder inget uttalande från utskottets sida.

När det – – – (= utskottet s. 47) – – – riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

47. beträffande *inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur*
att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50, med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 11 samt med avslag på motionerna T48 (c) yrkandena 19 och 20, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 16 och 1987/88:T95 (c) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) lämnar motion 1987/88:65 (fp) yrkande 12 utan särskild åtgärd,

26. Inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur (mom. 47)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 46 börjar med "Enligt utskottets" och på s. 47 slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

I propositionen redovisas vissa investeringsprojekt för drygt 29 miljarder kronor. Såsom framhålls i motion T48 (c) är dessa projekt viktiga om en modern och effektiv järnvägstrafik skall kunna skapas i olika delar av Sverige. Vid en mera omfattande inventering kan en rad andra investering-

ar bli aktuella att genomföras.

Det är rimligt att såväl SJ som banverket vill genomföra sådana projekt som snabbt ger lönsamhet och en ökning av passagerarantalet. Det torde främst gälla investeringar i SL-trafiken, Arlandabanan, Mälarbanan och Svealandsbanan. Den investeringsram på 10 miljarder kronor som regeringen anger kommer sannolikt bara att räcka till dessa investeringar.

Utskottet anser att samtliga projekt är värda att närmare studeras och tidsplaneras. Investeringsramen fram till sekelskiftet bör därför snarare ligga på nivån 20–25 miljarder kronor. Om denna utökning inte görs kommer investeringsverksamheten att medverka till förstärkt regional obalans under lång tid.

Utskottet delar vidare den uppfattning som framförs i motion T48 (c) att det är rimligt att söka kompletterande finansieringsställen vid sidan av statsbudgeten. Utskottet anser det rimligt att använda medel från utförsäljning av statlig verksamhet för investeringar i järnvägens infrastruktur. Ca 1–2 miljarder kronor per år bör kunna användas för detta ändamål.

Vidare bör undersökas om investeringsprojekten har en sådan lönsamhet att privata intressenter, exempelvis genom teckning av obligationer, kan vara villiga att bidra till finansieringen. Regeringen bör ta upp överläggningar med näringslivet om deltagande i referensobjekt. Det bör också vara möjligt för kommuner och landsting att engagera sig i utveckling av delar av järnvägsnätet.

Av det anförda följer att motion T48 (c) tillstyrks såvitt nu är i fråga. Syftet med motion T95 (c) synes tillgodosett. Övriga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks.

Vad utskottet nu anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Motion T65 (fp) – – – (= med utskottet s. 47) – – – riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

> 47. beträffande *inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur*
>
> att riksdagen
>
> a) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och motion 1987/88:T95 (c) yrkande 7, med bifall till motion 1987/88:T48 (c) yrkandena 19 och 20 samt med avslag på motionerna 1987/88:T66 (vpk) yrkande 16 och 1987/88:T84 (m) yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
>
> b) lämnar motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 12 utan särskild åtgärd,

27. Inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur (mom. 47)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 46 börjar med ”Enligt utskottet” och på s. 47 slutar med ”riksdagens sida” bort ha följande lydelse:

Den nedskärningspolitik beträffande järnvägsinvesteringarna som förts under en rad av år har medfört mycket negativa effekter på bl. a. spårstandard och brounderhåll. Dessa eftersläpningar måste återhämtas inom rimlig tid. Härutöver är det nödvändigt med omfattande nyinvesteringar. De i propositionen redovisade projekten på i storleksordningen 30 miljarder kronor är enligt utskottets mening ett minimiprogram.

Som framhålls i motion T66 (vpk) måste programmet kompletteras bl. a. med kapacitetshöjande åtgärder Stockholm C–Årsta, sammanlänkningen Nykroppa–Kristineham, nybyggnad Karlstad–Vålberg, upprustning av inlandsbanan, upprustning och förlängning av Bohusbanan, utbyggnad av Västerdalsbanan och nybyggnad Kramfors–Umeå.

För att kunna genomföra det av utskottet förordade investeringsprogrammet anser utskottet att som riktpunkt bör gälla att 40 miljarder kronor skall anvisas för nyinvesteringar i järnvägens infrastruktur fram till år 2000.

Det bör ankomma på regeringen att med dessa utgångspunkter ta fram en handlingsplan för järnvägsbyggandet fram till år 2000.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i nu behandlad del samt att regeringens förslag och övriga motionsyrkanden avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

47. beträffande *inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur*

att riksdagen

a) med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 16 samt med avslag på regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och motionerna 1987/88:T48 (c) yrkandena 19 och 20, 1987/88:T84 (m) yrkande 11 och 1987/88:T95 (c) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b) avslår motion 1987/88:T65 (fp) yrkande 12,

28. Arlandabanan (mom. 48)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 48 börjar med "Utskottet har" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det av miljöskäl är nödvändigt att föra över passagerare från flyget till järnvägen. Av bl. a. detta skäl är det som framhålls i motion T66 (vpk) angeläget med en spårförbindelse från Stockholm till Arlanda. En sådan spårförbindelse kan också ges uppgifter att förbättra kollektivtrafikförsörjningen i norra Storstockholm . Huruvida denna spårförbindelse skall byggas ut som en del av SJ:s tågsystem eller SL:s lokaltrafiksystem bör skyndsamt utredas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga nu behandlade motionsyrkanden påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida och avstyrks därför av utskottet.

dels att utskottets hemställan under 48 bort ha följande lydelse:

48. beträffande *Arlandabanan*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 23 samt med avslag på motionerna 1987/88:T30 (m) i denna del, 1987/88:T65 (fp) yrkande 11, 1987/88:T84 (m) yrkande 7, 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del, 1987/88:T91 (m) yrkande 2, 1987/88:T505 (c) yrkande 1 och 1987/88:T506 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

29. Vissa övriga projekt i Stockholmsregionen (mom. 49)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 48 som börjar med "I den" och på s. 49 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T71 (vpk) att SJ omgående får i uppdrag att, i samråd med berörda kommuner och SL, utreda och redovisa kostnadsberäkningar och konsekvenser för en alternativ sträckning för fjärrspårsutbyggnaden mellan Flemingsberg och Södertälje som i huvudsak går längs med nuvarande spår.

Fjärrtågsstationerna i Flemingsberg och Södertälje Syd bör kunna byggas utan att resultatet av den föreslagna utredningen avvaktas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T71 (vpk) tillstyrks såvitt nu är i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Motionerna T505 (c) yrkande 2 samt T203 (m) yrkande 3 och T535 (m,fp) blir med det anförda till väsentlig del tillgodosedda. Övriga nu behandlade motionsyrkanden påkallar ingen åtgärd från riksdagens sida, varför de avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. beträffande *vissa övriga projekt i Stockholmsregionen*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T71 (vpk), med anledning av motionerna 1987/88:T203 (m) yrkande 3, 1987/88:T505 (c) yrkande 2 och 1987/88:T535 (m,fp) samt med avlag på motionerna 1987/88:T30 (m) i denna del, 1987/88:T226 (fp) yrkande 2, 1987/88:T505 (c) yrkande 3 och 1987/88:T511 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

30. Mälarbanan och Svealandsbanan (mom. 50)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 50 som börjar med "Utskottet anser" och på s. 51 slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att ett genomförande av Mälarbane- och Svealandsbaneprojekten skulle stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot bilismen i hög utsträckning. Det är därför angeläget att projekten kan genomföras så snart som möjligt. Regeringen bör omedelbart låta göra de utredningar m. m. som krävs för att projekten skall kunna påbörjas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 50 bort ha följande lydelse:

50. beträffande *Mälarbanan och Svealandsbanan*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T25 (s) yrkande 1, 1987/88:T30 (m) i denna del, 1987/88:T62 (fp), 1987/88:T68 (vpk), 1987/88:T84 (m) yrkande 8, 1987/88:T89 (m) yrkande 17 i denna del, 1987/88:T203 (m) yrkandena 1 och 2, 1987/88:T211 (fp) i denna del, 1987/88:T224 (m) yrkande 2 i denna del samt 1987/88:T507 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

31. Bergslagspendeln (mom. 51)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 51 börjar med "Utskottet har" och slutar med "om Bergslagspendeln" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att en Bergslagspendel skulle få mycket stor betydelse för utvecklingen i Bergslagen. Såsom framhålls i motion T517 (vpk) måste staten ha det övergripande ansvaret för att pendeln kan förverkligas. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motionen att riksdagen beslutar om en snabb utbyggnad och garantier för driften.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T517 (vpk) tillstyrks och övriga motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 51 bort ha följande lydelse:

51. beträffande *Bergslagspendeln*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T517 (vpk) samt med anledning av motionerna 1987/88:T25 (s) yrkande 2, 1987/88:T76 (fp), 1987/88:T211 (fp) i denna del, 1987/88:T504 (m) och 1987/88:T534 (c) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

32. Västkustbanan m. m. (mom. 52)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 52 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det väsentligt att en utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan kan genomföras så snart som möjligt. En sådan utbyggnad skulle få stor betydelse för såväl person- som godstrafiken. Som framhålls i flera av motionerna skulle därmed möjligheter skapas att införa pendeltågstrafik på bl. a. sträckan Göteborg–Kungsbacka. En sådan utbyggnad skulle vidare göra det möjligt att föra över på järnväg stora delar av den tunga lastbilstrafiken på E6:an. Regeringen bör omedelbart göra de utredningar som krävs för att en dubbelspårsutbyggnad snarast kan genomföras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 52 bort ha följande lydelse:

52. beträffande *västkustbanan m. m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1987/88:T16 (c), 1987/88:T31 (s), 1987/88:T222 (fp) yrkande 1, 1987/88:T223 (fp) yrkande 2, 1987/88:T502 (c), 1987/88:T508 (s), 1987/88:T527 (fp) i denna del och 1987/88:T530 (c,m,fp) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

33. Bohusbanan (mom. 53)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 53 som börjar med "Av propositionen" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att av de alternativa förbindelserna mellan Göteborg och Oslo är en förlängning och upprustning av Bohusbanan den lämpligaste, eftersom den förbindelsen är den kortaste och snabbaste och dessutom kan tillgodose viktiga regionala transportbehov. En sådan förbindelse skulle innebära att tunga landsvägstransporter kan flyttas över på järnväg, vilket är angeläget ur miljösynpunkt.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks såvitt nu är i fråga och syftet med övriga motionsyrkanden blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 53 bort ha följande lydelse:

53. beträffande *Bohusbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 17 samt med anledning av motionerna 1987/88:T37 (s,m,fp,c) i denna del och 1987/88:T527 (fp) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

34. Nykroppaprojektet (mom. 56)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 54 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning att Nykroppaprojektet har stor betydelse för utvecklingen i Bergslagen och att det därför är angeläget att det kan genomföras. Regeringen bör låta göra de utredningar som krävs för att påbörja projektet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionsyrkandena blir tillgodosedda, 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 1987/88:T33 (s), 1987/88:T41 (c) yrkande 2, 1987/88:T72 (vpk) yrkande 5 och 1987/88:T224 (m) yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

35. Västerdalsbanan (mom. 60)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 56 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T215 (vpk) att kravet på en förlängning av Västerdalsbanan har många vägande motiv. En järnvägsutbyggnad till de större fjällområdena är mycket viktig ur turist-, miljö- och regionalpolitisk synpunkt. Riksdagen bör därför fatta beslut om en snar utbyggnad av Västerdalsbanan.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att samtliga nu behandlade motionsyrkanden tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 60 bort ha följande lydelse:

60. beträffande *Västerdalsbanan*

att riksdagen med bifall till motionerna 1987/88:T73 (s) i denna del, 1987/88:T215 (vpk) yrkandena 1 och 3 samt 1987/88:T534 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

36. Ostkustbanan m. m. (mom. 63)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 57 börjar med "Utskottet är" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att ostkustbanans nybyggnadsetapp Kramfors–Umeå bör prioriteras. En viktig delsträcka på denna etapp är Husumspåret (Örnsköldsvik–Husum). Husums cellulosafabrik och pappersbruk är i dag Sveriges största industrikombinat utan spåranslutning. En sådan framtidsinvestering skulle i hög grad ligga i fas med miljösträvandena i landet och även medföra klara vägekonomiska fördelar i berörd region.

Vad utskottet nu anfört, vilket innbär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del och övriga motionsyrkanden till en del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 63 bort ha följande lydelse:

63. beträffande *ostkustbanan m. m.*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 18 samt med anledning av motionerna 1987/88:T82 (m) yrkande 1 och

1987/88:T94 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

37. Götalandsbanan (mom. 67)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 59 som börjar med "Enligt utskottets mening ankommer det i" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandet i motion T509 (c) att regeringen bör få i uppdrag att utreda förutsättningarna för en Götalandsbana. Härav följer att syftet med motion T532 (c) blir tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 67 bort ha följande lydelse:

67. beträffande *Götalandsbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T509 (c) yrkande 1 och med anledning av motion 1987/88:T532 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utkottet härom anfört,

38. Klasskiktningen på tåg och gratisresor med SJ (mom. 73)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 61 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med motionärerna att klasskiktningen på tåg måste ändras så att alla som åker får rätt till samma service. På sikt skall denna service motsvara nuvarande klass 1. Vidare bör, för att popularisera resandet, allmänheten under ett dygn få möjlighet att resa gratis med SJ på valfri sträcka.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks i nu behandlade delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 73 bort ha följande lydelse:

73. beträffande *klasskiktningen på tåg och gratisresor med SJ*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T70 (vpk) yrkandena 2 och 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

39. Tågstopp vid Vårgårda järnvägsstation (mom. 82)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 62 som börjar med "Av samma" och slutar med "i Vårgårda" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motionen har goda kommunikationer stor betydelse för näringslivets effektivitet och människors tillgång till arbete, service och god miljö. Utskottet anser i likhet med motionärerna att persontrafiken bör

återupptas i lämplig omfattning vid Vårgårda järnvägsstation.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionen tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 82 bort ha följande lydelse:

82. beträffande *tågstopp vid Vårgårda järnvägsstation*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T536 (c,s,m,fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

40. Riktlinjer för avgiftssättningen för banutnyttjandet (mom. 87)

Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp), Ingrid Hasselström Nyvall (fp) och Rune Thorén (c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 65 börjar med "Såsom framhålls" och på s. 66 slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T48 (c) att taxan för trafikhuvudmännens utnyttjande av banan inte får innehålla kvalitetsklassificeringar som innebär att de sämsta bandelarna blir dyrare att trafikera för trafikhuvudmännen.

Enligt utskottets mening bör inte heller skilda avgiftsklasser finnas för godstrafiken. Regeringens förslag kommer att innebära att en stor del av godstrafiken på de kvalitetsmässigt sämsta banorna kommer att flyttas över på lastbilar, vilket inte kan accepteras av miljöskäl.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna T48 (c), T66 (vpk), och T95 (c) i denna del till väsentlig del tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Motion T84 (m) avstyrks i motsvarande del.

dels att utskottets hemställan under 87 bort ha följande lydelse:

87. beträffande *riktlinjer för avgiftssättningen för banutnyttjandet*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och motionerna 1987/88:T48 (c) yrkande 18, 1987/88:T66 (vpk) yrkande 19 och 1987/88:T95 (c) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

41. Den långsiktiga målsättningen för avgiftssättningen (mom. 88)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 66 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T84 (m) har 1979 års trafikpolitiska beslut utgjort ett motiv för ökad statlig styrning av olika trafiksektorer och kraftigt höjda subventioner till trafikgrenar, där det pris konsumenterna vill betala inte täcker kostnaderna.

För att uppnå en god utveckling av de olika trafikgrenarna och förhindra

en osund konkurrens bör varje trafikgren i princip betala kostnaderna för den egna infrastrukturen. Detta bör vara den långsiktiga målsättningen även för järnvägstrafiken. Därmed kan statsmakternas inflytande begränsas, vilket i hög grad skulle gagna en positiv utveckling av järnvägstrafiken.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T84 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 88 bort ha följande lydelse:

88. beträffande *den långsiktiga målsättningen för avgiftssättningen*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T84 (m) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

42. Ett alternativt avgiftssystem (mom. 89)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 66 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "behandlad del" bort ha följande lydelse:

Utskottet instämmer i att ett alternativt avgiftssystem bör tas fram av regeringen, vilket stimulerar till ökad användning av den miljövänliga och energisnåla järnvägstrafiken. Det nya avgiftssystemet bör vara enkelt. En strävan bör vara att inte ha skilda avgiftsklasser för olika bantyper. Ett sådant system är krångligt och missgynnar dessutom tågtrafiken i glesbygden.

Följande är exempel på förslag som allvarligt bör övervägas.

Avgift per vagnkilometer, miljöavgift i förhållande till dragfordonets miljöpåverkan samt spårslitageavgift i förhållande till resp. loks slitage på spåret.

Regeringen bör snarast låta utarbeta ett nytt avgiftssystem enligt ovan angivna riktlinjer.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T66 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 89 bort ha följande lydelse:

89. beträffande *ett alternativt avgiftssystem*

att riksdagen med bifall till motion 1987/88:T66 (vpk) yrkande 20 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

43. Försäljning av fast egendom m. m. (mom. 90–91, 94–95)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 70 börjar med "Trafikutskottet delar" och slutar med "till känna" bort ha följande lydelse:

Järnvägen är och bör förbli ett sammanhållet system med egen teknik och logik men även ideologi.

I propositionen föreslås att regeringen ges en rad bemyndiganden som syftar till att göra det möjligt för regeringen att upplösa järnvägen som en fast och sammanhållen verksamhet utan att riksdagen underställs besluten.

Det föreslås inte bara att fast egendom och dotterbolag skall kunna försäljas utan riksdagens hörande upp till ett belopp av 2,7 miljarder kronor. Regeringen vill även ha ett bemyndigande att på egen hand avyttra verksamhetsgrenar inom affärsverket.

Utskottet motsätter sig på det bestämdaste dessa förslag. SJ är hela folkets järnväg. Beslut om försäljningar och avyttringar av verksamhetsgrenar måste underställas riksdagens prövning. Det bemyndigande som regeringen har i dag att sälja ut statlig egendom är tillräckligt.

Mot bakgrund av det anförda avstyrker utskottet förslagen i propositionen att regeringen skall bemyndigas att utan beloppsgräns godkänna avtal om försäljning av fast egendom från SJ, att regeringen bemyndigas att fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom från SJ som verket självt får besluta om, att regeringen och SJ:s bemyndigande att besluta i organisationsfrågor vidgas till att omfatta avyttring av verksamhetsgrenar samt att regeringen bemyndigas att godkänna aktieöverföringar mellan SJ och AB Swedcarrier på sätt som anges i propositionen. Förslagen i propositionen att SJ skall kunna tillföras utdelning från AB Swedcarrier och att överskottsmedel inte skall inlevereras till statsbudgeten bör endast medges under rekonstruktionsperioden.

dels att utskottets hemställan under 90–91 och 94–95 bort ha följande lydelse:

90. beträffande *försäljning av fast egendom*
att riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 1987/88:50 att regeringen utan beloppsgräns får godkänna avtal om försäljning av fast egendom från statens järnvägar,

91. beträffande *bemyndigande att fastställa beloppsgräns*
att riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 1987/88:50 att regeringen får fastställa beloppsgräns för försäljning av fast egendom från statens järnvägar som verket självt får besluta om,

94. beträffande *vissa organisationsfrågor*
att riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 1987/88:50 att regeringen och statens järnvägars bemyndigande att besluta i organisationsfrågor vidgas till att omfatta avyttring av verksamhetsgrenar,

95. beträffande *aktieöverföringar*
att riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 1987/88:50 att bemyndiga regeringen att godkänna aktieöverföringar mellan statens järnvägar och AB Swedcarrier på det sätt som förordas i propositionen,

44. Statens järnvägars lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret m. m. (mom. 103 och 104)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 71 som börjar med "Trafikutskottet tillstyrker" och på s. 72 slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Trafikutskottet delar den uppfattning som framförs i motion T66 (vpk) att SJ inte bör bedriva egen finansiell verksamhet i form av lån och placeringar utanför riksgäldskontoret. Enligt utskottets mening är det principiellt fel att affärsverken själva går ut på lånemarknaden och konkurrerar med varandra om krediter. Detta kan medföra att räntan drivs upp. Järnvägstrafiken bör finansieras helt av staten över statsbudgeten.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker motion T66 (vpk) i denna del och avstyrker regeringens förslag att SJ får låna och placera likvida medel utanför riksgäldskontoret.

dels att utskottets hemställan under 103 och 104 bort ha följande lydelse:

103. beträffande *statens järnvägars lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret*
att riksdagen med bifall till motion T66 (vpk) yrkande 39 avslår regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att statens järnvägar får låna och placera likvida medel utanför riksgäldskontoret,

104. beträffande *reglerna för statens järnvägars lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret*
att riksdagen avslår regeringens förslag i proposition 1987/88: 50 att bemyndiga regeringen att besluta härom,

45. Anslag till drift och underhåll av statliga järnvägar m. m. (mom. 106)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 73 som börjar med "Regeringens förslag" och slutar med "år 1989" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T87 (m) att riksdagen bör anvisa 740 milj. kr. för nästa budgetår. Kostnadsramen för kalenderåret 1989 bör anges till 1 480 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 106 bort ha följande lydelse:

106. beträffande *anslag till drift och underhåll av statliga järnvägar m. m.*
att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T87 (m) yrkande 1 till *Drift och underhåll av statliga järnvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 740 000 000 kr.,

b) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 beräknar en kostnadsram av 1 480 000 000 kr. för drift- och underhållsverksamheten för kalenderåret 1989,

46. Anslag till reinvesteringar i stomjärnvägar m. m. (mom. 107)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 73 som börjar med "Förslaget

till" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion T87 (m) bör inga medel anvisas över statsbudgeten. 556 milj. kr. av medel som inflyter till följd av försäljning av företag och fast egendom bör användas för reinvesteringar i stomjärnvägar. Vidare bör enligt utskottets mening 200 milj. kr. lånefinansieras. Investeringsramen för kalenderåret 1989 bör anges till 767 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 107 bort ha följande lydelse:

107. beträffande *anslag till reinvesteringar i stomjärnvägar m. m.*
att riksdagen

a) med bifall till motion 1987/88:T87 (m) yrkandena 2–5 avslår regeringens förslag till medelsanvisning i proposition 1987/88:50,

b) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 beräknar en kostnadsram av 767 000 000 kr. för kalenderåret 1989,

47. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar m. m. (mom. 109 a)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 73 som börjar med "Utskottet tillstyrker regeringens förslag till" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T87 (m) att till nyinvesteringar i stomjärnvägar anvisa 141 milj. kr. för nästa budgetår. Dessutom bör 44 milj. kr. av likviden för utförsäljningen av dotterföretag och fast egendom användas för detta ändamål. Utskottet tillstyrker regeringens förslag till investeringsram för kalenderåret 1989.

dels att utskottets hemställan under 109 a bort ha följande lydelse:

109. beträffande *anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar m. m.*
att riksdagen

a) med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T87 (m) yrkandena 6 och 7 till *Nyinvesteringar i stomjärnvägar* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 141 000 000 kr.,

48. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik (mom. 113)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 74 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet har – – – (= med utskottet s. 74) – – – anslaget D7.

Utskottet anser att 170 milj. kr. bör anvisas under nästa budgetår. Som utgångspunkt har utskottet därvid tagit förslaget om medelsanvisning (200

milj. kr.) i motion T87 (m). Eftersom detta förslag avser kostnaderna för ett halvår har det reducerats med 30 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 113 bort ha följande lydelse:

113. att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och motion 1987/88:T87 (m) yrkande 8 till *Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 170 000 000 kr.,

49. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik (mom. 113)

Gösta Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 74 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker regeringens förslag att till detta ändamål anvisa 260 milj. kr. Härmed följer att motion T87 (m) avstyrks i berörd del.

dels att utskottets hemställan under 113 bort ha följande lydelse:

113. att riksdagen med bifall till regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med avslag på motion 1987/88:T87 (m) yrkande 8 till *Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 260 000 000 kr.,

50. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (mom. 114)

Rolf Clarkson, Anders Andersson och Jan Sandberg (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 74 som börjar med "Utskottet tillstyrker regeringens förslag och" och slutar med "berörd del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T87 (m) att för detta ändamål anvisa 785 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 114 bort ha följande lydelse:

114. att riksdagen med anledning av regeringens förslag i proposition 1987/88:50 och med bifall till motion 1987/88:T87 (m) yrkande 9 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1988/89 anvisar ett reservationsanslag av 785 000 000 kr.,

Särskilda yttranden

1. Mälarbanan och Svealandsbanan (mom. 50)

Anders Andersson (m) anför:

I motionerna T30 (m), T84 (m) samt T507 (m) framhålls hur viktigt det är att statens insatser skall möjliggöra att olika trafikslag utvecklas i olika

regioner där varje trafikslag har bäst förutsättningar att bli effektiva och ge en bra trafikservice till en låg kostnad.

Bland olika större investeringsobjekt, som nämns i propositionen, är Mälarbanan ett som har speciella förutsättningar att kunna bli en framgångsrik satsning.

Befolkningsunderlag och näringslivsstruktur kan här medverka till ett effektivt järnvägssystem.

Det är av stor vikt att projektet Mälarbanan blir verklighet. All fördröjning innebär en ständig försämring av förutsättningarna för en framgångsrik satsning. Intresserade kunder flyr till andra trafikmedel som kan täcka de behov som föreligger.

Då utskottet föreslår och redan nu uttalar att en projektering bör genomföras av vissa delar som rör Mälarbanan avstår jag från att yrka bifall till de yrkanden om Mälarbanan som finns i ovan nämnda motioner men förutsätter att av utskottet föreslagna åtgärder snabbt medverkar till ett förverkligande av Mälarbanan.

2. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar m. m. (mom. 109)

Viola Claesson (vpk) anför:

Jag har i en reservation till detta betänkande framhållit att planeringen bör inriktas på att 40 miljarder kronor skall satsas på järnvägsutbyggnader fram till år 2000. I vpk:s partimotion T66 anges hur denna utbyggnad skall finansieras. Det föreslås bl. a. att en skatt införs på företagens utlandsinvesteringar med 6 %. Vidare föreslås att en skatt införs på flygbränsle som motsvarar biltrafikens. Sammanlagt kan dessa skatter beräknas ge en inkomstförstärkning på ca 3,5 miljarder kronor per år.

Riksdagen har redan avslagit förslaget om en skatt på företagens utlandsinvesteringar. Trafikutskottet har vidare avstyrkt vpk:s förslag om en flygbränsleskatt. Mot denna bakgrund finns det inte utrymme att nu begära högre anslag för nästa budgetår för nyinvesteringar än vad regeringen föreslagit. Vpk vidhåller dock självklart kravet på att järnvägsutbyggnader för 40 miljarder kronor skall genomföras fram till år 2000. Vpk avser återkomma med sina finansieringsförslag.

Finansutskottets yttrande 1987/88: 3 y

om trafikpolitiken inför 1990-talet (prop. 1987/88: 50)

Till trafikutskottet

Trafikutskottet har den 4 februari 1988 beslutat bereda finansutskottet tillfälle att yttra sig över proposition 1987/88:50 om trafikpolitiken inför 1990-talet, såvitt avser bilaga 1, samt de med anledning av propositionen väckta motionerna 1987/88:T48 (c), 1987/88:T65 (fp), 1987/88:T66 (vpk), 1987/88:T84 (m), 1987/88:T87 (m) och 1987/88:T88 (m).

Finansutskottet tar med anledning härav i detta yttrande upp frågor rörande förutsättningarna för den ekonomiska rekonstruktionen av statens järnvägar (SJ), fastställande av mål för affärsverk samt finansieringsformerna för affärsverkens investeringar.

Ekonomisk rekonstruktion av statens järnvägar

Förslagen i propositionen utgår från att en uppdelning sker av nuvarande affärsverket statens järnvägar i ett affärsverk (SJ) med ansvar för trafiken och en myndighet, banverket, med ansvar för infrastrukturen. SJ skall inrikta sin verksamhet på en affärsmässig utveckling av järnvägstrafiken. Affärsgrenar som inte bidrar till detta skall avskiljas. Staten skall genom en s.k. vägtrafikmodell ha huvudansvaret för järnvägens infrastruktur.

I motion T66 (vpk) avstyrks förslaget om en ansvarsfördelning enligt den s.k. vägtrafikmodellen. Motionärerna anser att infrastrukturen bör organiseras i en bandivision inom koncernen.

I motionerna T84 (m), T88 (m) och T65 (fp) accepteras förslaget till ansvarsfördelning, men motionärerna anser att den affärsmässiga utvecklingen av järnvägstrafiken bör bedrivas i aktiebolagsform.

Det ankommer på trafikutskottet att ta ställning till dessa frågor. Finansutskottet vill därför som underlag för trafikutskottets ställningstagande redovisa sin syn på hur den föreslagna rekonstruktionen kan genomföras.

I propositionen konstateras att med de förslag som presenteras i propositionen har SJ goda förutsättningar att inom några år uppvisa ett positivt resultat som också medger en viss självfinansiering för fortsatt utveckling. För detta och för införandet av trafikmodellen krävs dock en finansiell rekonstruktion så att inte SJ:s resultat i utgångsläget belastas av tidigare underskott. SJ:s balansräkning är i dag belastad med dels lån som tagits för att täcka den likviditetsmässiga effekten av förluster från år 1986, dels lån för anskaffning av rullande materiel. Härtill kommer förluster under år 1987 och

år 1988 samt rekonstruktionskostnader (förtidspensioneringar etc.). Med de förutsättningar som anges i propositionen beräknas att 2,7 miljarder kronor behövs som kapitaltillskott för att täcka denna belastning.

I propositionen föreslås att kostnaderna för denna avlastning täcks dels genom att de medel som frigörs genom försäljning av AB Swedcarriers dotterbolag delas ut till SJ, dels genom att SJ avyttrar vissa fastigheter och andra tillgångar.

För den ekonomiska rekonstruktionen av statens järnvägar begärs ett bemyndigande för regeringen att utan beloppsgräns godkänna avtal om försäljning av fast egendom från statens järnvägar. För samma syfte föreslås, förutom att statens järnvägar skall tillföras utdelningen från AB Swedcarrier, att statens järnvägars överskottsmedel inte skall inlevereras under rekonstruktionsperioden.

Grundläggande bestämmelser om statlig egendom

De grundläggande bestämmelserna om förfoganderätten över de statliga tillgångarna finns i 9 kap. regeringsformen, som handlar om finansmakten. I 8 § stadgas att statens medel och dess övriga tillgångar står till regeringens disposition. I begreppet övriga tillgångar innefattas all annan statlig egendom än medel. Någon åtskillnad mellan fast och lös statlig egendom görs inte i detta sammanhang. Tillgångar som ägs av de statliga bolagen är offentligrättsligt sett inte statliga och berörs alltså inte av dessa bestämmelser. Begreppet disposition innefattar såväl förvaltningsåtgärder som förfogandeåtgärder, såsom avhändelse och pantsättning.

Regeringens dispositionsrätt över statens tillgångar är emellertid inte oinskränkt. I 9 § stadgas att riksdagen i den omfattning som behövs fastställer grunder för förvaltningen av statens egendom och förfogandet över den. Riksdagen kan därvid föreskriva att åtgärd av visst slag inte får vidtas utan riksdagens tillstånd.

Av förarbetena till regeringsformen kan utläsas att riksdagen skall vara skyldig att fastställa sådana grunder som avses i 9 §. Det framgår emellertid inte närmare hur 9 § är avsedd att tillämpas. Enligt ett motivuttalande (prop. 1973:90 s. 347) kan riksdagen fritt avgöra vilken omfattning och vilket innehåll som regleringen skall ha. Det kan vara lämpligt att riksdagens föreskrifter ges i lag, men grundlagsbestämmelsen uppställer inte något krav härpå. I propositionen anfördes vidare att, oberoende av vilka dispositionsregler som riksdagen fastställer, regeringens och övriga myndigheters handlingsfrihet vid förvaltningen av och förfogandet över statens egendom är begränsad. Föredragande statsrådet erinrade om föreskriften i 9 kap. 2 §, enligt vilken statens medel inte får användas på annat sätt än riksdagen har bestämt, och anförde:

Av samma bestämmelse får emellertid vidare anses följa att egendom som har anskaffats för medel, anvisade av riksdagen, inte får disponeras på sätt som strider mot riksdagens anslagsbeslut. I praxis har egendom, som har förvärvats enligt riksdagens beslut för att för framtiden vara statsegendom, inte ansetts kunna säljas utan riksdagens hörande. Obrukbar eller obehövlig materiel kan försäljas, men regeringen torde inte ensidigt kunna genom försäljning av materiel reducera t.ex. den av riksdagen beslutade försvarsor-

ganisationen. Vad jag har föreslagit i denna paragraf syftar inte till rubbning av nu nämnd praxis.

Riksdagen hade intet att erinra mot vad som i propositionen anförts i denna fråga.

Hittills har riksdagen inte fastställt sådana grunder som avses i 9 §.

Bestämmelser om fast egendom

Enligt 1809 års regeringsform fordrades riksdagens samtycke för försäljning eller annan avhändelse av statens fasta egendom. Som framgått innehåller den nya regeringsformen inte motsvarande begränsning av regeringens rätt att förfoga över sådan egendom. Så länge riksdagen inte har fastställt grunder enligt 9 kap. 9 § har emellertid, enligt övergångsbestämmelserna till den nya regeringsformen, förutsatts att tidigare givna bemyndiganden skall gälla. Dessa bemyndiganden har inneburit medgivande för regeringen att utan riksdagens samtycke i varje särskilt fall sälja fast egendom till ett visst högsta värde, för närvarande 5 milj. kr.

Under senare år har frågan om försäljning av statlig fast egendom aktualiserats vid flera tillfällen. År 1982 begärde regeringen rätt att utan någon begränsning besluta om försäljning eller byte av staten tillhörig fast egendom. Finansutskottet (FiU 1981/82:26) avstyrkte emellertid förslaget med instämmande i vad konstitutionsutskottet i ett yttrande anfört om att man inom regeringskansliet borde göra en översyn av gällande bemyndiganden och riktlinjer med beaktande av bestämmelserna i den nya regeringsformen. Finansutskottet föreslog ett tillkännagivande av riksdagen till regeringen härom, vilket också blev riksdagens beslut.

Frågan väcktes ånyo av regeringen år 1986 (prop. 1985/86:101 bil. 3), då samma begäran framfördes som år 1982. Finansministern förklarade, med anledning av riksdagens tillkännagivande detta år, att gällande riktlinjer var tillräckliga för att ange ramarna för regeringens förfogande över den staten tillhöriga fasta egendomen förutsatt att gällande värdegränser slopades.

Inte heller denna gång biföll emellertid riksdagen regeringens förslag. Finansutskottet (FiU 1985/86:22) ansåg alltjämt att värdegränserna inte borde slopas förrän frågan om vilka riktlinjer som borde gälla för försäljning av statlig egendom hade klarlagts. Finansutskottet vidhöll att regeringen, i enlighet med vad riksdagen uttalat år 1982, borde se över gällande bemyndiganden och utarbeta förslag till riktlinjer. Riksdagen anslöt sig i ett nytt uttalande härtill.

Frågan togs åter upp av regeringen år 1987 (prop. 1986/87:100 bil. 9 s. 55 f.). Regeringen anförde att försäljning av statens fasta egendom huvudsakligen är en följd av en fortlöpande anpassning av fastighetsbeståndet till ändrade förutsättningar för det statliga lokalbehovet. Ett regelverk som tar sikte på alla framtida tänkbara situationer skulle bli mycket omfattande och därigenom skapa en krångligare handläggning. Under 1970- och 1980-talen har endast ett fåtal ärenden behövt underställas riksdagen. Mot bakgrund härav anfördes i propositionen att det är lämpligt att nuvarande ordning behålls och att beloppsgränsen för riksdagens bemyndigande vid behov justeras. Något förslag i frågan lades inte fram. Finansut-

skottet och riksdagen hade inte något att erinra mot det anförda (FiU 1986/87:12 s. 4).

I budgetpropositionen (prop. 1987/88:100 bil. 9 s. 39) tas återigen frågan upp om att utöka bemyndigandet för regeringen att sälja fast egendom. I propositionen anförs att frågan om utökade bemyndiganden bör ses i sammanhang med de nya riktlinjer för lokalförsörjningen som redovisas i budgetpropositionen. Nuvarande beloppsgräns om 5 milj. kr. föreslås därför justerad så att regeringen bemyndigas besluta om försäljning upp till 50 milj. kr. per objekt. Som riktlinje för denna typ av försäljning skall gälla att överskottet normalt skall återanvändas för investeringar i form av byggproduktion eller inköp samt planeras och genomföras så att statens samlade förmögenhet inte urholkas, dvs. så att ingen nettoutförsäljning av statens egendom sker. Överskott som genereras på detta sätt bör, anförs det i propositionen, endast i begränsad omfattning användas för att finansiera underhållsåtgärder.

Det anges i propositionen att den förordade beloppsgränsen för försäljning är angiven i 1987 års prisläge. För beslut under kommande år bör det vara möjligt att ta hänsyn till kostnadsutvecklingen från den tidpunkt när riksdagen tagit ställning i dessa frågor. Denna fråga behandlas för närvarande av finansutskottet.

Bestämmelser om lös egendom

Till skillnad från vad som gällde för statens fasta egendom fanns det i 1809 års regeringsform inga särskilda begränsningar i fråga om regeringens dispositionsrätt över lös egendom, vari innefattas bl.a. aktier i bolag. Därför hade riksdagen inte haft anledning att lämna några bemyndiganden av det slag som alltjämt övergångsvis gäller för fast egendom. Som framgått görs i den nya regeringsformen ingen åtskillnad mellan fast och lös statlig egendom. Det är riksdagens sak att fastställa grunder för regeringens disposition av båda slagen av statlig egendom, något som hittills inte har skett.

Frågan om regeringens dispositionsrätt över lös statlig egendom, t.ex. aktier, är alltså för närvarande inte närmare reglerad. Det följer inte direkt av någon föreskrift i regeringsformen eller annan lag att regeringen är skyldig att inhämta riksdagens bemyndigande vid försäljning av aktier i statsägda bolag. Vägledande i sådana frågor torde, enligt det citerade motivuttalandet till 9 kap. 9 § regeringsformen, vara en bedömning av riksdagens intentioner då medel anvisades för förvärvet av aktierna i resp. bolag.

Det bör påpekas att regeringsformens bestämmelser om statens tillgångar inte berör tillgångar som ägs av de statliga bolagen. Endast om aktierna i bolaget står under regeringens eller myndighets direkta förvaltning är det fråga om en statlig tillgång i rättslig mening. Myndighetsbegreppet innefattar också de statliga affärsdrivande verken. För flertalet av dessa gäller emellertid särskilda bestämmelser i frågor om aktieförvärv m.m.

Näringsutskottet behandlade i februari 1987 (NU 1986/87:17) frågan om försäljning av statens aktier i AB Gambrinus. Aktierna i AB Gambrinus – med dotterbolagen AB Pripps Bryggerier och Bryggeri AB Falken – såldes i mars 1986 av staten till Procordia AB. Regeringen anmälde i efterhand

försäljningen för riksdagen (prop. 1985/86:150 bil. 1 finansdepartementet, mom. 47). Av näringsutskottets redovisning i betänkandet framgår att regeringen dessförinnan regelmässigt har underställt riksdagen frågor om försäljning av aktier i statliga bolag som ägs direkt av staten. Även då det har varit fråga om en minskning av statens ägarandel utan att därmed aktier har sålts – som då staten år 1983 avstod från sin företrädesrätt vid en nyemission i PKbanken – har frågan underställts riksdagen. Enligt näringsutskottet har det således funnits en väl etablerad praxis på området. Utskottet ansåg också att starka sakskäl kunde åberopas för att frågor om försäljning av aktier i av staten direkt ägda bolag normalt skall prövas av riksdagen. Beslut om det ursprungliga statliga engagemanget har genomgående fattats under riksdagens medverkan, t.ex. i form av att medel för aktieteckning har anvisats. I många fall har engagemanget syftat till att allmänna intressen av skilda slag därmed skulle kunna tillgodoses. I vissa fall har verksamhet i bolagsform valts som ett alternativ till verksamhet i myndighetsform. Utskottet fann det naturligt att frågor om avveckling av statliga engagemang i fall av nämnda slag prövas av riksdagen. Därtill kommer, anförde näringsutskottet, att ärenden om försäljning av aktier i statsägda bolag ofta avser stora värden. Den bristande överensstämmelsen mellan vad som gäller beträffande regeringens dispositionsrätt över fast egendom resp. lös egendom i form av aktier ter sig från saklig synpunkt omotiverad. Frågor om ändringar i statens aktieinnehav har i allmänhet långt större räckvidd än frågor om ändringar i det statliga fastighetsbeståndet. Detta gäller såväl statsfinansiellt som med hänsyn till effekterna på samhället i övrigt. Utskottet erinrade också om att frågor om statligt företagande spelar en central roll i den näringspolitiska debatten.

Näringsutskottet ansåg sammanfattningsvis att riksdagen i det aktuella fallet om försäljningar av aktierna i AB Gambrinus borde ha givits möjlighet att pröva frågan om avvecklingen av det statliga engagemanget i bryggeriindustrin. Vidare ansåg näringsutskottet att ärenden om försäljning av aktier i bolag som ägs direkt av staten normalt skall underställas riksdagen enligt den ordning som tidigare gällt. På förslag av näringsutskottet gjorde riksdagen ett tillkännagivande till regeringen av denna innebörd.

I proposition 1986/87:99 om ledning av den statliga förvaltningen begärde regeringen att riksdagen skulle avstå från vissa beslutsbefogenheter genom ett generellt bemyndigande för regeringen att besluta om vissa organisationsfrågor för affärsverkskoncernerna. Förslaget innebar att regeringen med beaktande av de riktlinjer som riksdagen godkänt för affärsverkens investeringar, verksamhet och finansiering skulle få besluta i frågor som rör *dels* affärsverkskoncernens organisation, *dels* affärsverkens förvärv, bildande, avyttring, ombildning eller nedläggning av aktiebolag. Regeringen skulle i sin tur delegera sådana beslut till affärsverken. Det framhölls i propositionen att bolagsbildning kan innebära att verksamhet som ankommer på ett affärsverk kan komma att överföras till ett aktiebolag. Beslut av denna innebörd skulle emellertid meddelas av regeringen.

I en centermotion, 1986/87:N152, som behandlades i anslutning till detta förslag, begärdes att riksdagen skulle avslå regeringens hemställan om

bemyndigande att utan beloppsgränser besluta i bolagsfrågor. Riksdagen borde enligt motionärerna inte avhända sig den kontrollmöjlighet som kravet på ett årligt bemyndigande innebär. Även i en motion från vänsterpartiet kommunisterna, 1986/87:K112, ingick att det föreslagna bemyndigandet skulle avvisas.

Trafikutskottet tillstyrkte i ett yttrande till konstitutionsutskottet förslaget i propositionen att koncernstyrelsen normalt bör kunna besluta i frågor om förvärv, bildande, avyttring, ombildning eller nedläggning av aktiebolag. Som framhölls i propositionen borde det dock enligt trafikutskottet ankomma på regeringen att besluta i frågor om bolagisering av verksamhet som bedrivs i affärsverksform.

Näringsutskottet fann emellertid enligt ett yttrande till konstitutionsutskottet det föreslagna bemyndigandet alltför vittgående. Mera genomgripande förändringar i affärsverkskoncerners struktur, t.ex. överföring av en verksamhet från ett affärsverk till ett bolag, borde enligt näringsutskottets mening inte genomföras utan att riksdagen får ta ställning i saken. Erforderlig rörelsefrihet för regeringen och affärsverkskoncernerna när det gäller organisations- eller bolagsfrågor kan liksom hittills åstadkommas genom bemyndiganden med beloppsgränser eller andra restriktioner.

Konstitutionsutskottet delade näringsutskottets uppfattning och förordade att propositionens förslag skulle avslås. Riksdagen följde konstitutionsutskottets förslag (KU 1986/87:29) och gjorde ett tillkännagivande om detta till regeringen och biföll därmed centermotionen.

Utskottets överväganden

Finansutskottet vill mot denna bakgrund anföra följande. Vad gäller först frågan om att avyttra AB Swedcarriers dotterbolag är detta en fråga som inte kräver riksdagens godkännande, eftersom de statliga aktiebolagen är självständiga juridiska personer och inte i formell mening en del av staten. Avsikten är att huvuddelen av det belopp, 2,7 miljarder kronor, som enligt propositionen krävs för den ekonomiska rekonstruktionen av SJ, skall inflyta genom försäljningen av Swedcarriers dotterbolag. Det resterande beloppet skall erhållas genom försäljning av fastigheter och andra tillgångar. Utskottet anser emellertid inte att ett bemyndigande till regeringen att försälja dessa tillgångar kan utformas, såsom föreslås i propositionens hemställan, utan några beloppsbegränsningar eller andra restriktioner.

Av propositionen framgår att det begärda bemyndigandet skall användas för försäljning och tomträttsupplåtelse av fast egendom. På s. 133 talas om vissa fastigheter och andra tillgångar. På s. 113 sägs att SJ avser att avyttra eller öka avkastningen på egendom som inte behövs för den framtida järnvägstrafiken. På s. 103 sägs att verksamheter inom affärsverket som inte har en direkt anknytning till järnvägstrafiken och således inte kan anses stärka dess konkurrenskraft bör skiljas ut.

Dessa allmänna beskrivningar kan inte anses motsvara de krav på riktlinjer som utskottet anser bör fastställas för att ge regeringen ett bemyndigande att avyttra fast egendom utan några restriktioner för försäljningens storlek. Det torde dessutom finnas verksamhet inom SJ som inte har direkt anknytning till

järnvägstrafiken, men som kan användas eller motiveras utifrån kravet att stärka SJ:s konkurrenskraft. Det gäller t.ex hotell- och restaurangverksamhet. Enligt vad utskottet erfarit torde det inte heller vara avsikten att denna typ av verksamhet skall avyttras.

Enligt finansutskottets mening bör bemyndigandet, om det skall ges, få en annan utformning än den som föreslås i propositionen. Ett alternativ som trafikutskottet kan välja är att hänvisa till det generella bemyndigande som finns och som innebär att regeringen utan riksdagens hörande kan besluta om försäljningen av fast egendom upp till en övre värdegräns för varje enskilt försäljningsobjekt. Den övre gränsen är för närvarande 5 milj. kr., men som nämnts har regeringen i budgetpropositionen föreslagit en höjning till 50 milj. kr. Utskottet kommer att behandla frågan i ett särskilt betänkande (FiU 1987/88:26). Med det högre beloppet som restriktion torde det endast i något enstaka fall vara nödvändigt för SJ att sluta avtal om försäljning av fast egendom med förbehåll för riksdagens godkännande. Det torde som finansutskottet ser det vara en rimlig avvägning mellan önskemålet om frihet för koncernstyrelsen att förfoga över koncernens resurser och riksdagens författningsskyldighet att besluta om förfogandet av statens medel.

Ett annat alternativ, som trafikutskottet kan överväga, är att utforma restriktionen för bemyndigandet att sälja fast egendom som ett tidsbegränsat bemyndigande – att gälla t.o.m. år 1992 – med en total beloppsbegränsning. Denna bestäms av skillnaden mellan den ram som behövs för den finansiella rekonstruktionen, beräknad till 2,7 miljarder kronor, och de intäkter som frigörs genom försäljningen av AB Swedcarriers dotterbolag. Utöver de medel som kan beräknas inflyta genom försäljningen av AB Swedcarriers dotterbolag måste SJ tillföras ytterligare medel genom försäljning av fastigheter och andra tillgångar om verket skall få en sund kapitalbas. Regeringen bör årligen för riksdagen redovisa hur dessa bemyndiganden har utnyttjats och vilken effekt de haft på SJ:s resultat.

Utskottet vill i detta sammanhang erinra om riksdagens ställningstagande beträffande riksdagens medverkan vid bildande och avyttring av aktiebolag (prop. 1986/87:99, KU 1986/87:29, rskr. 226). Innebörden härav är att om exempelvis SJ anser att viss fast egendom t.ex. stationshus eller banvaktsstugor skall förvaltas av ett särskilt aktiebolag måste regeringen underställa riksdagen denna fråga.

I likhet med nuvarande ordning bör vid avyttring SJ pröva om andra statliga behov finns av den aktuella egendomen och om det finns ett kommunalt intresse att använda egendomen för samhällsbyggnadsändamål. Det är därför angeläget att samråd sker med bl.a. byggnadsstyrelsen inför försäljning av statlig fast egendom. Enligt principer som fastställdes av 1942 års riksdag (prop. 1942:241, JoU 1942:55, rskr. 1942:388) skall vid försäljning tillses att den i prishänseende blir så fördelaktig för staten som möjligt och att försäljning till underpris inte äger rum. Försäljningarna skall alltså ske under full affärsmässighet.

Fastställande av mål för affärsverk

Utskottet konstaterar att enligt propositionens förslag skall riksdagen godkänna riktlinjer för trafikpolitikens mål och inriktning, medan det enligt förslaget skall ankomma på regeringen att i enlighet med dessa riktlinjer fastställa mål för statens järnvägar.

För affärsverken har riksdagen och regeringen sedan länge lagt fast ekonomiska mål. Målen eller kraven är olika utformade för olika verk. För vissa verk, t.ex. SJ och Vattenfall, gäller ett avkastningskrav på disponerat statskapital. För televerket fastställs mål för soliditet och räntabilitet vid sidan av krav på avkastning till statsbudgeten. Anledningen till att de ekonomiska målen varierar är att verksamheterna inom affärsverken skiljer sig åt i flera avseenden, bl.a. i fråga om kapitalintensitet och finansieringsformer.

Det bör också uppmärksammas att de ekonomiska målen endast utgör en del av andra samhälleliga mål som affärsverkens verksamhet syftar till att uppnå. Vissa av dessa mål är mer uttalade för en del av verken än för andra. Som exempel kan nämnas de regionalpolitiska hänsyn som måste tas i postverkets, televerkets och SJ:s verksamhet inom de ramar för de ekonomiska målen som riksdagen och regeringen har ställt upp. De verksamheter som bedrivs inom affärsverken är vidare av stort allmänt intresse och berör direkt eller indirekt mycket stora delar av samhället. Flera av affärsverken har dessutom betydelsefulla uppgifter inom totalförsvaret. Dessa samhälleliga krav har utgjort det främsta skälet för att bedriva verkens huvudsakliga verksamheter i verksform. De samhälleliga uppgifterna och den kommersiella verksamhet som är förenad med dessa har varit grunden för all den verksamhet som ryms inom ett verk och dess dotterbolag.

Enligt utskottets mening är det mot denna bakgrund rimligt att målen för affärsverkskoncerner, i det här fallet för statens järnvägar, även fortsättningsvis underställs riksdagen för prövning.

Finansieringsformerna för affärsverkens investeringar

I propositionen föreslås att riksdagen skall bemyndiga regeringen att besluta om ramar för statens järnvägars och banverkets upplåning. Banverket avses få låna i riksgäldskontoret medan statens järnvägar föreslås få låna medel även utanför riksgäldskontoret på kapitalmarknaden. Även vägverket föreslås få finansiera vägbyggande med lån.

Frågans tidigare behandling

Regeringen föreslog i 1984 års budgetproposition att televerkets investeringar och behov av rörelsemedel skulle kunna tillgodoses genom lån på den allmänna kapitalmarknaden. Beträffande den säkerhet som lämnades för bolagens upplåning gällde att televerket ställde ut en särskild kreditgaranti. Regeringen begärde i propositionen ett öppet bemyndigande att få fastställa garantiramens storlek. Denna del av förslaget behandlades av trafikutskottet. Finansutskottet anförde som sin principiella inställning att storleken på garantiramar skall fastställas av riksdagen på samma sätt som för utgiftsan-

slag. Utskottet såg inte något skäl att frångå denna princip. Ingenting hindrade, anförde utskottet, att regeringen i ett senare skede, när behov uppkommer, anger hur stor del av en av riksdagen beviljad kreditram som skall kunna utnyttjas av televerket. Riksdagen beslutade dock på trafikutskottets förslag i enlighet med propositionens förslag.

Riksdagen medgav också senare under våren 1984 (TU 1983/84:16, rskr. 249) att televerket fick finansiera även icke konkurrensutsatta abonnentutrustningar via finansbolaget Telefinans AB.

Beträffande förslaget att låta televerket ta upp lån på allmänna kapitalmarknaden beslutade riksdagen i enlighet med regeringens förslag (prop. 1983/84:100 bil. 1, FiU 1983/84:25, rskr. 142). Finansutskottet ansåg att samarbetet mellan televerkskoncernens centrala finansfunktion och riksgäldskontoret när det gäller upplåningen på kreditmarknaden borde ägnas särskild uppmärksamhet och betonade vikten av att riksgäldskontoret med sin erfarenhet och kompetens samordnade dessa frågor. Klarhet borde enligt utskottet också skapas om avgränsningen i upplåningen mellan televerket å ena sidan och dess dotterbolag å den andra liksom vilken typ av verksamhet som de skall finansiera.

Den föreslagna finansieringsformen för televerkskoncernen innebar att lån fick tas upp på den allmänna kreditmarknaden dels i televerkets namn, dels genom bolag i teleinvestgruppen. För televerkets del innebar detta att regeringen inhämtade riksdagens bemyndigande att ta upp lån och att denna lånerätt delegerades till televerket. Televerkets upplåning motiverades främst av den snabba tekniska utvecklingen inom teleområdet med åtföljande investeringsbehov. I rådande statsfinansiella läge, anförde föredragande statsrådet, skulle det vara svårt att finna utrymme för dessa investeringar med den nuvarande finansieringsformen. Motsvarande behov av att låna upp medel i eget namn fanns inte för övriga affärsverk, anförde statsrådet. Regeringen avsåg därför inte att lägga fram liknande förslag för dessa. Den förändrade finansieringsformen innebar inte någon förändring av riksgäldskontorets uppgifter enligt regeringsformen och lagen (1982:1158) om riksgäldskontoret att ta upp och förvalta lån för staten.

I anslutning till behandlingen våren 1984 av dessa frågor tog utskottet (FiU 1983/84:25 s. 54) upp vissa motionsyrkanden från moderata samlingspartiet om att affärsverkens kommersiella verksamhet borde byta företagsform och ombildas till bolag samt att särskilda finansieringsbolag borde bildas för luftfartsverket och för SJ:s kommersiella investeringar. Samma motionärer föreslog också att statens intäkter av att försälja vissa bolag skulle användas för finansiering av SJ:s investeringar.

Utskottet anförde emellertid med stöd av en centermotion att statsmakterna bör kunna utöva ett effektivt inflytande över alla större investeringar. Om affärsverken ombildas till aktiebolag skulle detta inflytande utövas av bolagens styrelser. Med hänvisning härtill avstyrkte utskottet motionsyrkandena. Vidare ansåg utskottet att det saknades förutsättningar för att låta SJ och luftfartsverket finansiera sina investeringar genom särskilda finansieringsbolag på den allmänna kreditmarknaden. Behovet av investeringar och den framtida tekniska utvecklingen skiljer sig markant för dessa båda

verk jämfört med för televerket, anförde utskottet och avstyrkte motionsyrkandena.

Beträffande motionärernas förslag att använda inkomster från försäljning av statliga bolag direkt för SJ:s investeringar anförde utskottet att det strider mot de allmänna redovisningsprinciper som tillämpas för statsbudgeten att inte redovisa sådana inkomster över statsbudgeten. Inkomster av försåld egendom skall redovisas under särskild inkomsttitel på statsbudgeten.

I en motion från folkpartiet begärdes en översyn av de statliga verkens framtida finansieringsformer. Det fanns enligt motionärerna inte anledning att motsätta sig utflyttning av affärsverkens investeringar från statsbudgeten. Riksdagen saknar, anförde motionärerna, kompetens att göra en detaljstyrning av affärsverkens investeringar. Det fanns emellertid, enligt motionärerna, anledning att se över vilka olika investeringsformer som i de skilda fallen kan vara mest ändamålsenliga samt i så fall varför skilda finansieringsformer är bäst för olika affärsverk.

Även i en motion från vänsterpartiet kommunisterna föreslogs att regeringen borde göra en övergripande långsiktig politisk analys av de nya utvecklingstendenserna och frågan om de statliga affärsverkens finansiering.

Utskottet avstyrkte emellertid dessa motionsyrkanden med motiveringen att det saknades förutsättningar för att genomföra andra förändringar av affärsverkens finansieringsformer än dem som då var aktuella för framför allt televerket.

I budgetpropositionen 1985 anfördes bl.a. att inom regeringskansliet hade övervägts möjligheterna att ge ändrade finansieringsförutsättningar i ytterligare några fall. Utöver televerket fanns behov av att skapa mer marknadsmässiga förutsättningar för ytterligare några affärsverk. Investeringsvolymerna och behovet av rörelsemedel var i dessa fall var för sig väsentligt mindre än för televerket. Liksom för televerket gällde att ändrade finansieringsformer förutsatte en mer ändamålsenlig styrning av verken, t.ex. genom att långsiktiga investeringsplaner upprättades, särskilda avkastningskrav formulerades och genom en välutvecklad målstyrning av verksamheten. Det kunde dessutom i vissa fall finnas anledning att samtidigt ändra verkens organisation så att en styrning med här angivna medel skulle underlättas.

Förutom att televerket medgetts låna på kreditmarknaden hade riksdagen vid den här tidpunkten godkänt att vissa delar av televerkets och SJ:s finansiering skulle få ske genom finansbolag som ägs av verken. Förslag hade framförts även från andra affärsverk att få bilda liknande bolag. Enligt vad som anfördes i budgetpropositionen 1985 framstod det som mindre lämpligt att förfara på detta sätt. En sådan lösning skulle innebära att överblicken över statsupplåningen försämrades och att redovisningen av statsskulden försvårades. En god överblick och fullständig redovisning är nödvändig, anfördes det i propositionen, för att statens upplåning skall kunna ske effektivt.

I propositionen föreslogs därför, som ett alternativ till finansiering på den allmänna kapitalmarknaden, att en möjlighet skulle öppnas för några affärsverk som innebar att riksgäldskontoret tillhandahöll både löpande och

långfristiga krediter. Riksgäldskontorets dåvarande kreditgivning till affärsverken skulle kompletteras med längre krediter än de rörliga krediterna. De rörliga krediterna borde i så fall ses över och göras mer lika affärsbankernas checkräkningskrediter. Räntesättningen för de långa krediterna borde kunna knytas till räntorna på riksgäldskontorets marknadsmässiga upplåning kompletterad med ett tillägg för att täcka riksgäldskontorets hanteringskostnader. En upplåningsmöjlighet på detta sätt borde innebära lägre lånekostnader än om upplåningen sker genom resp. verk. En förutsättning för detta var att riksgäldskontoret kunde tillhandahålla krediter på så långt möjligt marknadsmässiga villkor samt åstadkomma en rationell administrativ hantering av låneverksamheten. Samtidigt skulle självfallet utlåningen inte vara subventionerad. Förslaget innebar därutöver den fördelen att resp. affärsverks relationer med riksgäldskontoret med avseende på amortering och förräntning av krediterna blev ovillkorliga till skillnad mot dittillsvarande ordning med statskapital över budgeten. Dessa krediter borde inte redovisas över statsbudgeten. Upplåningen måste däremot rapporteras och redovisas som statsskuld. En lösning enligt förslaget innebar att de uppnådda stordriftsfördelarna för statsupplåningen kunde bibehållas och att överblicken och rapporteringen av statsskulden inte försvårades.

En utgångspunkt för kreditgivning via riksgäldskontoret var enligt propositionens mening att den skulle omfatta investeringar där full förräntning kan påräknas. Investeringar där så inte är fallet borde fortfarande anslagsfinansieras över statsbudgeten. I samband med att ett enskilt affärsverk av riksdagen medges att direkt låna i riksgäldskontoret borde detta ske inom en angiven ram. En motsvarande ram borde kunna ges för verkets behov av rörelsemedel. För budgetåret 1985/86 förutsågs att denna lånemöjlighet borde kunna utnyttjas för delar av luftfartsverkets och statens järnvägars investeringar. För televerket föreslogs ingen ändrad ordning. Avsikten var att denna låneverksamhet i avvaktan på resultatet av en utvärdering endast borde omfatta ett begränsat antal affärsverk med ett begränsat upplåningsbehov. Möjligheterna och metoderna att styra affärsverkens verksamhet vid denna typ av finansiering borde successivt utvecklas och utvärderas, anfördes det i propositionen. Sjöfartsverket har senare getts samma rätt att låna såväl till investeringar som till rörelsekapital.

I budgetpropositionen 1985 föreslogs vidare att riksgäldskontoret efter en period av förslagsvis två år skulle utvärdera sin del av verksamheten och avrapportera den till riksdagen. Berörda myndigheter borde ges tillfälle att yttra sig över utvärderingen. Kontoret borde därutöver lämna en regelbunden redovisning för verksamheten, t.ex. i samband med budgetpropositionen.

Utskottet anförde (FiU 1984/85:10) med anledning av förslagen att den i propositionen föreslagna ordningen innebar flera fördelar jämfört med en finansiering direkt på kapitalmarknaden. Genom den föreslagna ordningen utnyttjade affärsverken riksgäldskontorets speciella kompetens att låna upp medel. Därigenom uppnås, anförde utskottet, vissa stordriftsfördelar. Det skulle sannolikt bli kostsamt och administrativt betungande om varje verk, dvs. även de med relativt små behov av krediter, skulle behöva utveckla egen

kompetens eller anlita utomstående experter för detta ändamål. Genom att riksgäldskontoret svarar för upplåningen erhålls också en bättre överblick av statsupplåningen, anförde utskottet, vilket ger ett bättre beslutsunderlag för statsmakterna samt underlättar redovisningen av statsskulden. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets förslag (rskr. 1984/85:134).

Utskottets överväganden

Utskottet anser inte att det finns skäl att ändra de principer som slogs fast av 1984/85 års riksdag. För att ett affärsverk skall få *finansiera investeringar vid sidan av statsbudgeten direkt via riksgäldskontoret* bör liksom hittills gälla att full förräntning kan påräknas på investeringen. För de investeringar där detta inte gäller bör finansieringen liksom hittills ske via anslag på statsbudgeten. I de fall ett affärsverk medges rätt att låna i riksgäldskontoret bör det ske inom en angiven ram. En upplåning som sker på detta sätt skall på lämpligt sätt rapporteras och redovisas som statsskuld för att överblicken och rapporteringen av den totala statsskulden inte skall försvåras.

Frågan om finansieringen av affärsverkens investeringar har, som framgått, behandlats av riksdagen vid ett antal tillfällen de senaste åren utifrån resp. affärsverks särskilda förhållanden. Möjligheterna att använda egna avskrivningsmedel liksom rörelsemedel i övrigt torde numera stå öppna för samtliga affärsverk. När det däremot gäller extern finansiering i form av anslagsmedel och lån i riksgäldskontoret eller på kapitalmarknaden förekommer vissa skillnader. I några affärsverk medges även vissa former av leasing för finansiering av nya investeringar.

Som framgår av den nu aktuella propositionen har regeringen för avsikt att låta även andra statliga verk än affärsverk finansiera investeringar på annat sätt än via anslagsmedel.

Utskottet har förståelse för de motiv som anförs för att införa andra finansieringsformer för investeringar än via anslagsmedel. Det är emellertid viktigt att i detta sammanhang beakta de krav som riksdagen ställer beträffande möjligheter till inflytande och överblick.

De förändringar beträffande riksgäldskontorets huvudmannaskap som föreslagits i proposition 1986/87:143 kommer också att innebära att riksdagens ansvar och inflytande över den statliga upplåningen förändras. Mot bakgrund av vad utskottet här anfört finns det skäl att göra en allmän översyn av de statliga verkens framtida finansieringsformer för investeringar. Detta bör enligt finansutskottets mening ges regeringen till känna.

Förslagen om att bemyndiga regeringen att låta banverket och vägverket finansiera investeringar vid sidan av statsbudgeten bör enligt utskottet, i avvaktan på den begärda översynen, inte ges den generella utformning som föreslås i propositionens hemställan. Banverkets lån i riksgäldskontoret bör därför endast avse investeringar i eldriftsanläggningar, produktionsanläggningar och de s.k. SL-investeringarna. En ram bör anges för år 1989. Behovet av eget rörelsekapital bör tillgodoses genom kredit i riksgäldskontoret. Kostnaden för denna kredit bör slutgiltigt belasta de anslag som verket disponerar. Vägverkets lån bör endast avse tidigareläggning av väg- eller brobyggen där förskottering (lån) sker från kommuner eller företag.

Förskotteringen får givetvis inte innefatta lånevillkor som strider mot bestämmelserna i upphandlingsförordningen.

I de fall investeringar föreslås finansierade med hjälp av intäkter från försäljning av statliga bolag utan direktanknytning till det investerande affärsverket [se motion 1987/88:T48 (c)] bör detta i enlighet med gällande redovisningspraxis ske genom att inkomsterna redovisas på statsbudgetens inkomstsida under inkomster av försåld egendom.

I propositionen sägs vidare att SJ i likhet med luftfartsverket, förutom egenfinansiering och finansiering genom riksgäldskontoret, bör få utnyttja intressentfinansiering. Vidare bör SJ, enligt propositionen, få *låna och placera medel utanför riksgäldskontoret* om det skulle innebära mer fördelaktiga villkor än dem som riksgäldskontoret kan erbjuda.

I en utvärdering av kreditgivningen till vissa affärsverk som gjorts av riksgäldskontoret (Riksgäldskontorets anslagsframställning för budgetåret 1988/89 bil. 5) jämför kontoret kostnaderna för olika upplåningsalternativ. Enligt kontoret skulle SJ sannolikt få betala minst 0,25 procentenheter mer för sin korta upplåning och minst 0,55 procentenheter mer för sin långa upplåning jämfört med vad verket nu betalar i räntekostnad. Dessutom tillkommer kostnader för provision, marknadsföring, tryckning, registrering m.m. samt personalkostnader. Kontoret konstaterar sammanfattningsvis att upplåning hos riksgäldskontoret är billigare för verken än både egen upplåning och upplåning hos bank. Enligt kontoret blir också den samhällsekonomiska kostnaden högre om myndigheterna/affärsverken finansierar sina projekt på annat sätt än via riksgäldskontoret.

Utskottet anser därför inte att det under normala förhållanden med ett kontinuerligt tillflöde till marknaden av korta och långa statspapper skulle finnas långivare som skulle kunna acceptera sämre villkor för att låna till SJ än för att låna till riksgäldskontoret. En korrekt kostnadsjämförelse med beaktande av administrationskostnader borde med tanke på stordriftsfördelarna tala för att utnyttja riksgäldskontoret som kreditförmedlare. Utskottet anser att SJ bör åläggas att i dessa frågor samråda med riksgäldskontoret. Därigenom får också riksgäldskontoret möjlighet att samordna den totala statsupplåningen och förutsättningar skapas för att ge statsmakterna överblick över statens samlade finansiella aktiviteter. I de fall SJ väljer att finansiera verksamheten med lån på den allmänna kapitalmarknaden bör regeringen redovisa dessa lån och villkoren för dessa i budgetpropositionen.

Det bör i detta sammanhang konstateras att valet av finansierings- och redovisningsform för de räntabla investeringarna – via anslagsmedel på statsbudgeten eller vid sidan av statsbudgeten – inte innebär några skillnader i utnyttjandet av det samhällsekonomiska utrymmet för investeringar. Återverkningar av dessa investeringar på produktion, import och sysselsättning är desamma oavsett finansieringsform. I exempelvis ett överhettningsläge, där efterfrågetillväxten är stark och kapacitetsutnyttjandet i industrin är högt, innebär det således inte någon lösning på problemet med bristande samhällsekonomiskt utrymme att låta vissa verks investeringar finansieras

vid sidan av statsbudgeten. Detta är en redovisningsfråga men också en fråga om riksdagens inflytande över investeringarnas omfattning och inriktning.

Stockholm den 15 mars 1988

På finansutskottets vägnar

Arne Gadd

Närvarande: Arne Gadd (s), Anne Wibble (fp), Lars Tobisson (m), Rune Rydén (m), Iris Mårtensson (s), Lisbet Calner (s), Lars De Geer (fp), Filip Fridolfsson (m), Arne Andersson i Gamleby (s), Gunnar Björk (c), Hans Petersson i Hallstahammar (vpk), Hans-Eric Andersson (s), Arne Kjörnsberg (s), Marianne Carlström (s) och Rolf Kenneryd (c).

Avvikande meningar

1. Anne Wibble (fp), Lars Tobisson (m), Rune Rydén (m), Lars De Geer (fp) och Filip Fridolfsson (m) anför:

Flera av de problem som tas upp i yttrandet beror på att man i propositionen envist håller fast vid att SJ och vissa andra statliga trafikföretag skall bedriva sin verksamhet i affärsverksform. Om man i stället väljer aktiebolagsformen, gäller inte regeringformens bestämmelser om fast egendom, vilket ger ökad frihet att disponera resurserna men också inskärper ansvaret att utnyttja dem på bästa sätt. Därigenom skapas förutsättningar för att bedriva verksamheten på samma villkor som konkurrerande företag.

Vi anser också i likhet med vad som anförs i yttrandet att mål för affärsverk bör godkännas av riksdagen. Men eftersom SJ enligt vår mening bör drivas i aktiebolagsform blir aktiebolagslagen styrande. Frågan om politiskt fastställande av mål uppkommer då inte över huvud taget.

Affärsverksformen är i flera avseenden föråldrad. Detta leder oss till slutsatsen att de nuvarande affärsverkens kommersiella verksamhet bör bedrivas i aktiebolagsform. För en sådan förändring talar även att bolag på ett annat sätt än affärsverk och andra verk kan finansiera sina investeringar på kapitalmarknaden.

2. Hans Petersson i Hallstahammar (vpk) anför:

Riksdagen har vid tre tidigare tillfällen avslagit regeringens förslag att bemyndiga regeringen att utan beloppsbegränsning fritt få sälja ut statlig egendom. Enligt min mening är de skäl som anförts tidigare och som redovisas i yttrandet alltjämt giltiga. Det saknas redan av det skälet anledning att medge regeringen att sälja ut tillgångar för att genomföra vad man kallar en finansiell rekonstruktion av SJ.

Propositionens förslag skärper kraven på "affärsmässighet" genom att skilja ut ännu fler verksamheter. Talet om "marknadsmässig upphandling"

liksom "rätt att avyttra egendom" osv. kan låta oförargligt, men öppnar i förlängningen för nya strukturer av privatiseringstyp. Sammanslagning vägverket – statens banverk är en av de idéer som lanseras. Argumenteringen härför är minst av allt övertygande och snarast en åtgärd ägnad att upplösa järnvägen som en fast och sammanhållen verksamhet. Det förtjänar allmänt att påpekas att järnvägen är ett sammanhållet system med egen teknik och logik men även ideologi. Järnvägssystemet bör byggas ut som helhet, inte bara söka upp underordnade nischer i ett väg- och flygdominerat totalsystem.

Järnvägstrafiken bör finansieras helt av staten över statsbudgeten. Finansiering på kapitalmarknaden eller i riksgäldskontoret vid sidan av statsbudgeten bör inte förekomma. Investeringar i infrastruktur bör ske decentraliserat i samarbete med kommuner och andra regionala intressenter i syfte att beakta miljöbehov och balanserad regional utveckling.

Innehållsförteckning

Sammanfattning 1

Proposition 1987/88:50 bil. 1 (kommunikationsdepartementet) 2
En framtidsinriktad järnvägspolitik 2
Kombitrafiken 4
Anslagsfrågor 4

Proposition 1987/88:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) 5
SJ-koncernen 5

Motionerna 6
Motioner väckta med anledning av proposition 1987/88:50 6
Motioner framlagda under den allmänna motionstiden 1988 14

Inledning 19

Yttranden från andra utskott 20

Utskottet 20

1 Bakgrund 20

2 Vägtrafikmodell 21
Propositionens huvudsakliga innehåll 21
Utskottets överväganden 22

3 Indelningen av järnvägsnätet 24
Propositionens huvudsakliga innehåll 24
Utskottets överväganden 30

4 Godstrafiken 36
Propositionens huvudsakliga innehåll 36
Utskottets överväganden 36

5 Kombitrafik 38
Propositionens huvudsakliga innehåll 38
Utskottets överväganden 39

6 Trafiken på inlandsbanan och malmbanan 41
Propositionens huvudsakliga innehåll 41
Utskottets överväganden 42

7 Investeringar i infrastrukturen 43

7.1 Samhällsekonomisk investeringsplanering 43
Propositionens huvudsakliga innehåll 43
Utskottets överväganden 44

7.2 Investeringsbehov och investeringsresurser 44
Propositionens huvudsakliga innehåll 44
Utskottets överväganden 46

7.3 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar 47
Arlandabanan 47

Vissa övriga projekt i Stockholmsregionen ... 48
Mälarbanan och Svealandsbanan ... 49
Bergslagspendeln ... 51
Västkustbanan m. m. ... 51
Bohusbanan ... 52
Norge–Vänerlänken ... 53
Värmland ... 53
Nykroppaprojektet ... 54
Skåne ... 54
Blekinge kustbana m. m. ... 55
Kust till kustbanan (Kalmar/Karlskrona–Göteborg) ... 55
Västerdalsbanan ... 56
Norrland ... 56
Götalandsbanan ... 58
Vissa övriga projekt ... 59

8 Vissa servicefrågor ... 60

9 Tåguppehåll och tidtabellsfrågor ... 61

10 Vissa säkerhetsfrågor ... 62
Propositionens huvudsakliga innehåll ... 62
Utskottets överväganden ... 62

11 Trafikavgifter för banutnyttjandet ... 64
Propositionens huvudsakliga innehåll ... 64
Utskottets överväganden ... 65

12 SJ:s dotterbolag samt ekonomi och tidsplan ... 66
Propositionens huvudsakliga innehåll ... 66
SJ:s dotterbolag samt viss verksamhet inom affärsverket ... 66
Ekonomi och tidsplan ... 67
Utskottets överväganden ... 69
Finansiell rekonstruktion av SJ m. m. ... 69
Fastställande av mål för SJ ... 71
SJ:s och banverkets upplåning ... 71

13 Anslagsfrågor ... 73
D1. Drift och underhåll av statliga järnvägar ... 73
D2. Reinvesteringar i stomjärnvägar ... 73
D3. Försvarsinvesteringar i järnvägar ... 73
D4. Nyinvesteringar i stomjärnvägar ... 73
D5. Ersättning till banverket för viss kapitalkostnader ... 73
D6. Särskilda nyinvesteringar i stomjärnvägar ... 74
D7. Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik ... 74
D8. Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster ... 74
D9. Ersättning till statens järnvägar i samband med utdelning från AB Swedcarrier ... 74
Övriga budgettekniska frågor ... 75
H6. Köp av interrregional persontrafik på järnväg ... 75
H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg ... 75
Övriga budgettekniska frågor ... 75

14 Hemställan ... 75

Reservationer 86
1. Uppdelning av SJ i ett affärsföretag och ett banverk (vpk) 86
2. Privata konsultbolag (vpk) 86
3. Järnvägens framtida roll (c) 87
4. Rationaliseringar och styrelserepresentation (m) 87
5. Avslag på förslaget att indela järnvägsnätet i stomjärnvägar och länsjärnvägar (vpk) 88
6. Bohusbanan och bandelen Boden–Haparanda (c, vpk) 89
7. Bandelen Nässjö–Hultsfred–Oskarshamn, Västerdalsbanan och Fryksdalsbanan (vpk) 89
8. Länsjärnvägar (c, vpk) – vid bifall till res. 6 90
9. Länsjärnvägar (vpk) – vid bifall till res. 7 90
10. Förändringar i bannätsindelningen (c) 91
11. Kortare avtalsperiod m. m. (m) 91
12. Bidrag endast till tågtrafik (c, vpk) 91
13. Trafikeringsrätten (m, fp) 92
14. Förstärkning av trafikhuvudmännens resurser (vpk) 92
15. Nedläggning av vagnslasttrafik (vpk) 93
16. Upprätthållande av godstrafik (c, vpk) 93
17. Prissättningen av kombitrafiken (m) 94
18. Kombitrafikens omfattning (m) 94
19. Kombitrafikens omfattning (c) 95
20. Omfattningen av inlandsbanan (c) 95
21. Omfattningen av inlandsbanan (vpk) 96
22. Upprustning av inlandsbanan (vpk) 96
23. Malmbanan (vpk) 97
24. Samhällsekonomisk investeringsplanering (m) 97
25. Inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur (m) .. 98
26. Inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur (c) ... 98
27. Inriktningen av investeringarna i järnvägens infrastruktur (vpk) . 99
28. Arlandabanan (vpk) 100
29. Vissa övriga projekt i Stockholmsregionen (vpk) 101
30. Mälarbanan och Svealandsbanan (vpk) 101
31. Bergslagspendeln (vpk) 102
32. Västkustbanan m. m. (vpk) 102
33. Bohusbanan (vpk) 103
34. Nykroppaprojektet (vpk) 103
35. Västerdalsbanan (vpk) 104
36. Ostkustbanan m. m. (vpk) 104
37. Götalandsbanan (vpk) 105
38. Klasskiktningen på tåg och gratisresor med SJ (vpk) 105
39. Tågstopp vid Vårgårda järnvägsstation (vpk) 105
40. Riktlinjer för avgiftssättningen för banutnyttjandet (fp, c) 106
41. Den långsiktiga målsättningen för avgiftssättningen (m) 106
42. Ett alternativt avgiftssystem (vpk) 107
43. Försäljning av fast egendom m. m. (vpk) 107
44. Statens järnvägars lån och placering av medel utanför riksgäldskontoret m. m. (vpk) 108
45. Anslag till drift och underhåll av statliga järnvägar m. m. (m) ... 109
46. Anslag till reinvesteringar i stomjärnvägar m. m. (m) 109
47. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar m. m. (m) 110
48. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik (m) 110
49. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för utveckling av godstrafik (c) 111

50. Anslaget Ersättning till staten järnvägar för köp av vissa tjänster (m) ... 111

Särskilda yttranden ... 111
1. Mälarbanan och Svealandsbanan av Anders Andersson (m) ... 111
2. Anslag till nyinvesteringar i stomjärnvägar m. m. av Viola Claesson (vpk) ... 112

Finansutskottets yttrande 1987/88: 3 y om trafikpolitiken inför 1990-talet (prop. 1987/88: 50) ... 113

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1988