Trafikutskottets betänkande 1985/86:17

om anslag till SJ-koncernen, m.m.
(prop. 1985/86:100 bil. 8)

TU
1985/86:17

Sammanfattning

I detta betänkande behandlas regeringens förslag för nästa budgetår beträffande investeringar m.m. för SJ-koncernen samt i anslutning härtill framförda yrkanden i ett 50-tal motioner.

I ett inledande avsnitt om järnvägspolitikens inriktning m.m. erinrar utskottet om 1985 års järnvägspolitiska beslut. Med fasthållande vid beslutet avstyrks ett antal motioner (m, fp, c, vpk) om mer eller mindre långtgående ändringar i de tidigare ställningstagandena beträffande detsamma.

Regeringens anslagsäskanden m.m. tillstyrks under samtliga punkter, i samband varmed motionsyrkanden (m) om minskningar av anslagen avstyrks. En rad motioner om västkust- och Bohusbanorna föreslås – under hänvisning till bl.a. propositionens förslag i denna del – lämnade utan åtgärd. Även ett antal motioner om serviceförbättringar m.m. anses kunna lämnas utan åtgärd – med hänvisning till fjolårets uttalanden i berörda frågor. Detsamma gäller motioner om järnvägsfrågor i Mälardalen, m.m., medan motionsyrkanden om den s.k. Arlandapendeln samt om inlandsbanan med bibanor avstyrks.

Vidare avstyrks – under hänvisning bl.a. till den fortlöpande och långsiktiga investeringsplanering som pågår inom SJ samt beslutsordningen m.m. beträffande investeringarnas genomförande – ett antal motionsyrkanden om upprustning och utbyggnad av skilda bandelar och andra anläggningar.

Med anledning av utskottets ställningstaganden har 22 reservationer och 2 särskilda yttranden avgivits (s. 34 ff.).

SJÄTTE HUVUDTITELN

SJ-koncernen

Regeringens förslag i proposition 1985/86:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt D. SJ-koncernen (s. 64–92), punkterna D 1.–D 4., till medelsanvisning m.m. under de skilda anslagen innebär

att till Investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 940000000 kr. (punkt D 1.).

att till Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 471000000 kr. (punkt D 2.),

att regeringen bemyndigas att för statens järnvägar fastställa en övre gräns för värdet av hyresköpsavtal och långtidsförhyrning (leasing) av rullande materiel (punkt D 2.),

att till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 1366000000 kr. (punkt D 3.),

att forslingsbidraget slopas fr.o.m. den 1 juli 1986 (punkt D 3.),

att till Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar för budgetåret 1986/87 anvisas ett reservationsanslag på 14900000 kr. (punkt D 4.).

Vidare har regeringen föreslagit riksdagen att, i enlighet med vad i propositionen har anförts (s. 64–77), godkänna att statens järnvägar ger aktieägartillskott i bolag vars aktier förvaltas av statens järnvägar.

Motionerna

1985/86:T203 av Karl-Erik Persson (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att SJ:s vagnverkstad i Örebro återöppnas och att SJ:s centrala verkstäder i Örebro byggs ut.

1985/86:T211 av Karin Söder m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 6–10),

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om förbättringen av SJ:s service,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ytterligare privatisering av vissa delar av den verksamhet som Trafikrestauranger bedriver i syfte att förbättra servicen,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs med anledning av SJ: resultatutveckling,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om investeringar och underhåll på det ersättningsberättigade nätet med bl.a. AMS-medel,

10. att riksdagen beslutar hänföra inlandsbanan till SJ:s riksnät.

1985/86:T217 av John Andersson (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om de stora trafik- och miljömässiga fördelarna som en elektrifiering av banan Bastuträsk–Skelleftehamn skulle medföra.

1985/86:T219 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för att stimulera och utveckla turistprojektet inlandsbanan.

1985/86:T220 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om

a) styrande åtgärder i det fall utvecklingen mot ökande kombitrafik skulle stagnera,

b) att vägtrafikmodellen genomförs fullt ut, dvs. direktavskrivning till 100% av infrastrukturinvesteringarna i affärsbanenätet,

c) påskyndning av kapacitetsutbyggnaden Ånge–Boden,

d) fortsatt upprustning av inlandsbanan,

e) satsning på nya terminaler för rundvirke,

1985/86:T225 av Paul Lestander och John Andersson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Jörn–Arvidsjaur omedelbart överförs till riksnätet.

1985/86:T226 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om dess medverkan till att smalspårsbanan Växjö–Västervik kostnadsfritt överlämnas till berörda kommuner.

1985/86:T237 av Kjell A. Mattsson och Elving Andersson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbyggnad av järnvägsförbindelserna från Oslo genom Bohuslän till Göteborg som en del i ett större järnvägsnät med anknytning till kontinenten.

1985/86:T240 av Berndt Ekholm m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om att initiativ tas till en utredning, som klarlägger förutsättningarna för en ny järnvägslinje Göteborg–Jönköping–Stockholm med ny bana på sträckan Borås–Tranås.

1985/86:T241 av Anita Persson och Gerd Engman (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om bättre service på tågresor.

1985/86:T257 av Karl Erik Olsson och Ingbritt Irhammar (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att järnvägstrafiken rustas upp på sätt som anförs i motionen.

1985/86:T260 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att västkust- och Bohusbanornas kapacitet byggs ut.

1985/86:T261 av Björn Körlof (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär en investeringsplan för inlandsbanans upprustning, samt att härvid prövas om en ändrad sträckning från Mora över Malung mot Torsby till Karlstad och Göteborg innebär fördelar ur näringslivs- och beredskapssynpunkt.

1985/86:T264 av Barbro Sandberg (fp) och Rosa Östh (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att tåg som går igenom en kommuns centralort normalt skall göra uppehåll där i en utsträckning som gör det möjligt för kommuns invånare att i rimlig grad ha den egna kommunen som utgångspunkt för resor.

1985/86:T265 av Marianne Andersson m.fl. (c, s, m, fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening uttalar att persontrafik bör återupptas i lämplig omfattning vid Vårgårda järnvägsstation.

1985/86:T269 av Ove Karlsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till upprustningsplan för elektrifiering och förlängning av Västerdalsbanan i enlighet med motionens förslag.

1985/86:T272 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om satsning på en skandinavisk järnvägslänk.

1985/86:T281 av Ivar Franzén m.fl. (c, s, m, fp) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbyggnaden av västkustbanan.

1985/86:T282 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en ny samhällsekonomisk utredning av konsekvenserna av en investering i snabbtåg.

1985/86:T284 av Ingbritt Irhammar och Elving Andersson (båda c) vari yrkas att riksdagen begär att regeringen återupptar diskussioner med SJ och övriga nordiska järnvägsförvaltningar angående återinförande av ett nordiskt ungdomsresekort.

1985/86:T288 av Erik Holmkvist (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ får i uppdrag att uppta förhandlingar med finska VR om en effektivisering av järnvägstransporterna på sträckan Haparanda–Röyttä.

1985/86:T291 av Margareta Mörck och Bengt Harding Olson (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående projektering av tunnel genom Hallandsåsen.

1985/86:T294 av Karl Boo och Birgitta Hambraeus (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om elektrifiering och återuppbyggnad av Västerdalsbanan,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om återupptagande av persontrafiken på sträckan Mora–Älvdalen,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning av hela inlandsbanan,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning av banan Orsa–Bollnäs,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om snabba tågförbindelser mellan Ludvika och Stockholm.

1985/86:T301 av Bo Södersten m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om behovet av förbättrade tågförbindelser till och från regionen Ludvika–Smedjebacken.

1985/86:T304 av Georg Andersson och Roland Brännström (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande behovet av upprustning och standardförbättring av norra stambanan.

1985/86:T309 av Stig Josefson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om elektrifiering av järnvägen Malmö–Ystad.

1985/86:T316 av Birgitta Hambraeus (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning och förslag om ett elektrifieringsprogram för hela järnvägsnätet.

1985/86:T324 av Agne Hansson m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande bättre ortnamnsskyltning längs järnvägarna.

1985/86:T327 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande projektering av västkustbanan och Bohusbanan för utbyggnad till dubbelspår samt upprustning av desamma,

2. att riksdagen begär att regeringen snarast låter utreda frågan om eventuell ändring av järnvägssträckan Köpenhamn–Göteborg–Oslo med sträckning över Strömstad–Svinesund,

3. att riksdagen hos regeringen begär undersökning av möjligheterna om fler och bättre förbindelser mellan Göteborg–Uddevalla–Göteborg.

1985/86:T328 (delvis) av Olle Svensson m.fl. (s,m,fp,c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om önskvärda sörmländska trafiklösningar i vad avser järnvägar.

1985/86:T329 av Gunnel Liljegren m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att rabattsystemet för pensionärer bör bibehållas.

1985/86:T339 (delvis) av Karl-Erik Svartberg m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om dubbelspår på västkustbanan och upprustning av Bohusbanan.

1985/86:T340 av Tommy Franzén m.fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om byggande av Arlandapendel,

3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om ökning av anslagen till kollektivtrafikutbyggnad i Stockholms län i övrigt.

1985/86:T352 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Malungsfors–Sälen–Särna bör återuppbyggas.

1985/86:T353 av Ulla Orring m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande upprustningen av stambanan norr om Ånge och banrätning sträckan Bastuträsk–Jörn,

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande en studie av förutsättningarna att anlägga fler sidospår,

3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande industrispår Husum–Örnsköldsvik,

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande en allmän upprustning och nyanläggning för el- och driftsanordningar i norra Sverige,

5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande att ökad jour- och beredskapstjänstgöring efter norra stambanan utreds,

6. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande ett nytt stationshus i Luleå.

1985/86:T354 av Kjell Johansson (fp) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om järnvägstrafiken i Mälardalen.

1985/86:T355 av Göthe Knutson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av ökade säkerhetsåtgärder inom statens järnvägar (SJ).

1985/86:T356 av John Andersson (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om sovvagnsförbindelser till Storuman m.m.

1985/86:T357 av Karl-Erik Persson (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening till regeringen uttalar vad som i motionen sagts om tåguppehåll på stationerna och en fullgod godsservice såväl för företag som enskilda.

1985/86:T359 av Olle Grahn m.fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–4),

1. att riksdagen hos regeringen begär en studie av skilda trafikslags alternativa samhällskostnader,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en uppdelning av SJ i en "ban-" och en "driftdel" och att driftdelen överförs i aktiebolagsform,

3. att riksdagen hos regeringen begär att SJ påskyndar projekteringen av spårutbyggnad i Mälardalsområdet och dubbelspår på västkusten,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående trafikcentra.

1985/86:T361 av Ulla Tillander och Rune Thorén (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående upprustning och utbyggnad av partiellt dubbelspår på västkustbanan.

1985/86:T362 av Ivar Franzén (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen begära en utredning angående totalekonomin för satsning på järnväg alternativt motorväg enligt de riktlinjer som redovisats i motionen.

1985/86:T402 av Åke Wictorsson m.fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av en järnvägsförbindelse till Arlanda.

1985/86:T409 av Kersti Johansson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande säkerheten vid järnvägsövergångar.

1985/86:T414 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 5–6, 8, 9 och 11 delvis),

5. att riksdagen till Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 111 milj. kr.,

6. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 1,3 miljarder kronor,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under rubriken Utförsäljningar av statliga företag,

9. att riksdagen till Investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 660 milj. kr.,

11. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs under rubriken Lånefinansiering av del av SJ:s och luftfartsverkets investeringar.

1985/86:T416 av Karl-Anders Petersson m.fl. (c,s,m,fp) 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.

1985/86:T417 av Jan Hyttring m.fl. (c, vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att påbörjade upprustningsarbeten skall återupptas och fullföljas enligt tidigare investeringsplan på inlandsbanans södra del,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att målsättningen skall vara att på sikt rusta upp hela den södra delen så att en obruten inlandsbana erhålls.

1985/86:T424 av Rolf Clarkson m.fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 20), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om statens järnvägar.

1985/86:T426 av Gunnel Jonäng m.fl. (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att återställa Bollnäs–Orsa-banan till normal godsbanestandard.

1985/86:T427 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en kommitté tillsätts för att utforma en försöksverksamhet med persontrafik på Dellenbanan.

1985/86:T437 av Pär Granstedt m.fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1985/86:A497 (c) anförs om

a) en järnvägsförbindelse till Arlanda,
b) en fjärrtågsstation vid norra stambanan,
c) järnvägsfrågor på Södertörn och i Södertälje.

1985/86:A446 av Lars Ernestam och Gudrun Norberg (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om förstudier för Mälarbanan.

1985 års järnvägspolitiska beslut m.m.

Riktlinjerna för järnvägspolitiken och verksamheten inom SJ-koncernen har lagts fast genom 1985 års järnvägspolitiska beslut (prop. 1984/85:114, TU 22, rskr. 348), genom vilket de finansiella kraven på SJ ändrats och en koncernstrategi för samarbete mellan SJ och dotterbolagen liksom mellan de olika dotterbolagen lagts fast. SJ:s styrelse skall ha det samlade ansvaret för koncernfrågorna och således fungera som koncernstyrelse. Ett särskilt förvaltningsbolag, AB Swedcarrier, har fått det samordnande ansvaret inom koncernen. Det järnvägspolitiska beslutet utgör en vidareutveckling och konkretisering av 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99, TU 18, rskr. 419) som utgör grunden för den statliga trafikpolitiken i stort.

Innebörden av 1985 års järnvägspolitiska beslut är bl.a. att staten genom nedskrivning av statskapital samt ändrade avskrivnings- och förräntningsregler fr.o.m. den 1 juli 1985 svarar för en större del än tidigare av kostnaderna för infrastrukturen, dvs. bannätet. Härigenom har SJ fått en rimligare ekonomisk målsättning än tidigare och därmed ökade förutsättningar att utvecklas långsiktigt som konkurrenskraftigt företag på transportmarknaden.

Samtidigt som staten tagit ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader har kraven skärpts på SJ att leva upp till de nya ekonomiska målen. En stor del av det statliga villkorliga förräntningskravet har exempelvis ersatts med ett ovillkorligt räntekrav. Vidare skall eventuella underskott i verksamheten tas upp i SJ:s balansräkning. Likviditetsunderskott på grund av underskott i verksamheten måste täckas genom att SJ lånar erforderliga medel i riksgäldskontoret vilket medför krav på återbetalningsskyldighet och ränta. Inom SJ kommer dessutom fr.o.m. den 1

januari 1986 ett internt avgiftssystem för utnyttjande av bannätet att sätta ökad press på person- och godstrafiken att förbättra lönsamheten.

En viktig del i den nya järnvägspolitiken är satsningen på kombitrafiken, dvs. i första hand transport av trailers på järnväg. Målet är att uppnå en årsvolym på 3 miljoner ton år 1990. Ett särskilt kombibolag med uppgift att svara för och påskynda utvecklingen av kombitrafiken startades den 1 juli 1985. Kombibolaget ägs gemensamt av SJ och företag såväl inom som utom SJ-koncernen.

I den järnvägspolitiska propositionen framhölls behovet av en fortsatt hög investeringsnivå i järnvägssystemet. Det krävs enligt propositionen betydande satsningar för såväl upprustning av infrastrukturen som modernisering av den rullande materielen.

För att förbättra den svenska industrins möjligheter till snabba och tillförlitliga transporter till kontinenten träffade SJ år 1984 tillsammans med järnvägsförvaltningarna i Danmark och Västtyskland en överenskommelse om utbyggda förbindelser bl.a. genom en ny tågfärjeled mellan Helsingborg och Köpenhamn (Dan Link). Den nya leden beräknas öppnas för trafik i november 1986, då upprustningen av transitvägen genom Danmark till kontinenten också skall vara klar. I syfte att bl.a. minska risken för störningar i tågfärjetrafiken till kontinenten har vidare regeringen gett SJ i uppdrag att tillsammans med AB Swedcarrier utreda förutsättningar för att ytterligare utöka kapaciteten på leden och att utarbeta ett förslag till utformning av en kompletterande tågfärjeförbindelse mellan Sverige och kontinenten.

Den av riksdagen år 1979 beslutade prövningen av den fortsatta persontrafiken vid de trafiksvaga järnvägslinjerna slutfördes i allt väsentligt under budgetåret 1984/85. Prövningen i det nu aktuella skedet har omfattat ett 30-tal bandelar. Av dessa har åtta (ca 85 mil) förts över till riksnätet, vilket innebär att fortsatt persontrafik i statens regi är tryggad. För tre bandelar (ca 15 mil) har avtal slutits om fortsatt trafik i trafikhuvudmännens regi. För övriga bandelar (ca 125 mil) har beslut fattats om att föra över trafiken till enbart landsvägsbuss, också i huvudmännens regi. I de flesta fall har omläggningarna genomförts, men för vissa kortare bansträckor avvaktas vägupprustningar m.m.

UTSKOTTET

1 Järnvägspolitikens inriktning, m.m.

Genom 1985 års järnvägspolitiska beslut (prop. 1984/85:114, TU 22, rskr. 348) har, såsom föredragande departementschefen framhåller, en grund lagts för en positiv utveckling av verksamheten inom SJ-koncernen – både vad gäller den spårbundna verksamheten och den kompletterande verksamheten i bolagsgruppen. SJ har fått en mer rimlig ekonomisk målsättning samtidigt som kraven på SJ att uppnå de nya målen skärpts väsentligt. En

strategi för koncernsamverkan har lagts fast. SJ:s styrelse är koncernstyrelse medan förvaltningsbolaget AB Swedcarrier ansvarar för den operativa samordningen mellan SJ och dotterbolagen samt mellan de olika dotterbolagen.

Fram till 1985 års järnvägspolitiska beslut har, vidare enligt propositionen, statsmakternas intresse i första hand koncentrerats till SJ:s ekonomi, vilket också varit naturligt med hänsyn till de ekonomiska problem som funnits och fortfarande finns i järnvägstrafiken. Genom beslutet sägs det nu bli naturligt att intresset i ökad utsträckning koncentreras på den ekonomiska situationen för koncernen som helhet. Fr.o.m. år 1986 kommer det att finnas både koncernresultaträkning och koncernbalansräkning, vilket anses komma att underlätta jämförelser med andra koncerner och göra det möjligt att mäta effektiviteten i hela koncernen i termer av t.ex. soliditet och räntabilitet.

SJ betonar i sin senaste anslagsframställning att man ser 1985 års järnvägspolitiska beslut som ett första steg mot en s.k. vägtrafikmodell för SJ. Det är enligt SJ:s uppfattning angeläget att statsmakterna snarast beslutar att gå vidare på vägen mot en fullständig sådan modell.

I den järnvägspolitiska propositionen redovisade föredraganden en positiv syn på den renodlade vägtrafikmodellen som innebär att staten tar det fulla ansvaret för järnvägens infrastrukturkostnader och att SJ belastas med särskilda avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen. Föredraganden framhöll dock att skillnaderna mellan den "interna vägtrafikmodell" som då föreslogs i propositionen och den renodlade modellen inte var så stora att det fanns tillräckligt starka skäl att ta steget fullt ut. Huvudmotivet för att välja den interna modellen var att SJ även i framtiden bör ha kravet på sig att förränta investeringarna i infrastrukturen så långt detta är möjligt.

Med den på grundval härav föreslagna investeringsmodellen och det modifierade kostnadsansvaret ansågs SJ få långsiktiga förutsättningar att utvecklas som ett konkurrenskraftigt företag. Utskottet, som fann det vara av största vikt att så kunde ske, ansåg också för sin del de framlagda förslagen vara väl ägnade att läggas till grund för beslut i frågorna härom och tillstyrkte följaktligen desamma. Därmed avstyrktes vissa motionsledes framförda förslag om införande av en s.k. extern vägtrafikmodell.

Skillnaden mellan den externa vägtrafikmodellen och den interna modell som av föredraganden förordades angavs i första hand vara att avgifterna för utnyttjandet av infrastrukturen i det senare fallet interndebiteras i syfte att fördela kostnaderna inom verket, medan de med den externa modellen levereras direkt in till statsverket. Båda modellerna ansågs enligt utskottet göra det möjligt att på ett bättre sätt än tidigare fördela SJ:s kostnader över tiden med hänsyn till trafikvolymens och därmed intäkternas utveckling. Vidare konstaterades att SJ med båda modellerna kunde ges de förutsättningar som behövs för att verket långsiktigt skall kunna utvecklas som affärsföretag.

Utskottet sade sig dela uppfattningen att huvudmotivet för att välja en intern vägtrafikmodell vore att SJ bör ha krav på sig att förränta investeringar inte bara i rullande materiel utan också i fasta anläggningar så långt det finns förutsättningar för detta. Den externa vägtrafikmodellen, som ju

innebär att alla nya investeringar i infrastrukturen direktavskrivs, skulle enligt utskottets uppfattning medföra betydande svårigheter att åstadkomma ett system som ställer samma krav på avkastning på investeringar i infrastrukturen som med den interna modellen. Utskottet fann det därför i vart fall inte ännu föreligga tillräckligt starka skäl för att ta steget fullt ut och förorda en extern vägtrafikmodell.

Utskottet är alltjämt av samma uppfattning och kan inte finna skäl föreligga att redan nu frångå 1985 års riksdagsbeslut i dessa frågor. Under hänvisning härtill avstyrks yrkandet i motion T359 (fp) om en uppdelning av SJ i en "ban-" och en "driftdel" samt att driftdelen överförs i aktiebolagsform. Vidare avstyrks motionärernas yrkande att till grund för beslut om en ändrad järnvägspolitik en studie begärs av riksdagen om skilda trafikslags alternativa samhällskostnader.

Likaledes avstyrks yrkandet i motion T220 (vpk) att "vägtrafikmodellen" genomförs fullt ut, dvs. direktavskrivning till 100% av infrastrukturinvesteringarna i affärsbanenätet.

Utskottet är ej heller berett biträda yrkandet i motion T211 (c) att riksdagen skall ge regeringen till känna vad som anförs i motionen med anledning av SJ:s resultatutveckling, vilken av motionärerna bedöms vara otillfredsställande. Regeringen har enligt motionärerna inte förmått motivera SJ att förbättra sitt resultat genom ökad marknadsanpassning, förbättrad service och effektivisering. Motionärernas uppfattning delas dock inte av utskottet, som därför avstyrker motionen i denna del.

Utskottet avstyrker vidare yrkandet i motion T424 (m) att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att utarbeta *en ny strukturplan* i syfte att statens årliga ekonomiska bidrag till järnvägstrafiken reduceras.

Utskottet kan inte heller – mot bakgrund av de uttalanden och beslut som under senare år gjorts av statsmakterna beträffande *införande av snabbtåg* – tillstyrka att riksdagen, såsom yrkas i motion T282 (fp), nu begär en ny samhällsekonomisk utredning av konsekvenserna av investeringar i snabbtåg.

Utskottet vill för övrigt i anslutning härtill erinra om föredragandens uttalande i budgetpropositionen (s. 73) att SJ:s snabbtågsprojekt är ett viktigt inslag i utvecklingen beträffande persontrafiken. En utvärdering av anbud på provtåg pågår, och beslut beräknas kunna fattas inom kort. Efter test och utvärdering i allmän trafik kan snabbtåg med 200 km/tim. som maxhastighet komma i kommersiell drift i början av 1990-talet. Enligt föredragandens mening är detta sannolikt en av förutsättningarna för att SJ:s persontrafik skall kunna möta den hårdnande konkurrensen på persontrafikmarknaden från såväl personbilismen som flyget. Utskottet delar denna uppfattning. Vid sidan av snabbtågsprojektet tillmäts för övrigt också utvecklingen mot högre hastigheter för konventionellt lokdragna tåg enligt propositionen mycket stor betydelse. Försök har sålunda inletts på en provsträcka med höjning av den tillåtna hastigheten till 160 km/tim.

Utskottet finner det emellertid också för sin del vara angeläget att fortsatta analyser och bedömningar – även av samhällsekonomisk natur – görs av snabbtågsproblematiken.

Med hänvisning till det nu anförda anser utskottet att motionen i fråga nu bör kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet är vidare, med hänvisning till det förut anförda, ej heller berett tillstyrka yrkandet i motion T362 (c) om en särskild utredning om snabbtåg samt totalekonomin för satsning på järnväg alternativt motorväg enligt de i motionen angivna riktlinjerna. Motionen avstyrks följaktligen.

I motion T220 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär *styrande åtgärder* i det fall utvecklingen mot en ökad *kombitrafik* skulle stagnera.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att satsningen på kombitrafiken, dvs. i första hand transport av trailers på järnväg, är en viktig del i den nya järnvägspolitiken. Målet är att uppnå en årsvolym på 3 miljoner ton år 1990. Ett särskilt bolag, S-Combi, med uppgift att svara för och påskynda utvecklingen av kombitrafiken startades den 1 juli 1985. Bolaget ägs gemensamt av SJ och företag såväl inom som utom SJ-koncernen.

Järnvägstransporterna av trailers anges i propositionen redan vara uppe i ungefär 600000 årston, vilket skall jämföras med ca 400000 årston för ungefär ett år sedan. Härtill skall enligt föredraganden läggas en växande mängd kombitransporter med andra lastbärare. Föredraganden säger sig därför ha goda förhoppningar om att målet 3 miljoner ton år 1990 skall kunna uppnås samt avser att noga följa den fortsatta utvecklingen. Mycket förklaras bero på hur företaget lyckas i sina ansträngningar att träffa avtal dels med SJ om en högkvalitativ produkt, dels med speditörer och andra transportföretag om etablering av kombilinjer. Av betydelse för kombitrafikens utveckling kan vidare bli den möjlighet som öppnats att framföra lastbilar med dubbla påhängsvagnar i 70 km/tim.

Under hänvisning till det nu anförda och då utskottet i vart fall ej kan finna det lämpligt med *styrande* åtgärder på detta område – av den art motionärerna föreslagit – avstyrks motionen i denna del.

I motion T211 (c) säger man sig, när det gäller det *ersättningsberättigade nätet*, inte dela regeringens uppfattning att detta bör eftersättas i fråga om investeringar i infrastrukturen (banan och banvallen). I stället anses bl.a. AMS-medel böra kunna användas till att hålla dessa ofta regionalpolitiskt så viktiga banor i gott skick. Man vänder sig vidare mot de antydningar som anses finnas i regeringens skrivningar om att ytterligare nedläggningar kan bli aktuella i vad gäller både person- och godstrafik.

Utskottet finner sig även i nu berörd del böra godta vad föredraganden anfört men vill i anslutning härtill erinra om att under anslaget D 3 eller det s.k. ersättningsanslaget 10 milj. kr. beräknas för förstärkt underhåll på bandelar som inte tillhör riksnätet.

Vad beträffar utnyttjande av AMS-medel är utskottet inte berett att göra det uttalande motionärerna begärt. Därest regeringen skulle finna det lämpligt att i särskild ordning anvisa sådana medel för ändamålet har dock utskottet självfallet intet att erinra häremot.

Med hänvisning till vad sålunda anförts finner utskottet motionen i denna del inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

2 Anslagsfrågor för budgetåret 1986/87, m.m.

2.1 Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur

Under förevarande anslag skall sådana investeringar i fasta anläggningar finansieras som har en direkt parallell till samhällets väginvesteringar. Investeringar i det ersättningsberättigade bannätet skall inte föras till statskapitalet. Av resterande investeringar skall 80% föras till statskapitalet och förräntas fullt ut. Avkastningskravet är dock villkorligt. För vissa investeringar i Stockholmsregionen i enlighet med den överenskommelse som träffats mellan olika intressenter gäller särskilda förräntningsregler.

SJ begär för budgetåret 1986/87 ett anslag på 1020 milj. kr. vilket innebär en ökning med 70 milj. kr. i förhållande till innevarande budgetår. Detta innebär enligt SJ:s beräkningar en realt oförändrad medelstilldelning i enlighet med de planeringsförutsättningar som SJ fått genom 1985 års järnvägspolitiska beslut. Den planerade fördelningen på objektgrupper framgår av tabellen nedan.

Planerad medelsförbrukning i milj. kr. (prisnivå 1986/87)

Objektgrupp	*Milj. kr.*
Bangårdar	76
Ny- och ombyggnad av järnvägslinjer	51
Spårstandard	433
Broar	31
Husbyggnader	23
Signalanläggningar	71
Vägskydd	25
Tele	29
Anläggningar för förortstrafik	194
Tilläggsinvesteringar i anläggningar för snabbtåg	22
Vissa maskiner, inventarier och tjänstefordon	65
Summa	**1020**

Föredraganden finner det vara angeläget med en fortsatt hög investeringsnivå i järnvägssystemet. För att SJ skall kunna leva upp till de järnvägspolitiska målen krävs sålunda betydande satsningar för att modernisera såväl de fasta anläggningarna som den rullande materielen. Utskottet delar denna uppfattning.

I sammanhanget understryker föredraganden att inte mindre än 65% av investeringarna i infrastrukturen består av reinvesteringar, dvs. insatser för att vidmakthålla oförändrad standard och kapacitet. En viss ökning av standard och kapacitet erhålls dock när man ersätter gamla anläggningar med nya. Ca 15% av investeringarna utgörs av direkta satsningar på kapacitets- och kvalitetshöjningar, medan de renodlade säkerhetsinvesteringarna utgör ca 11%. Resterande 9% består av olika slag av rationaliseringsinvesteringar, miljöåtgärder m.m.

Mot bakgrund av den i propositionen lämnade redovisningen och med hänvisning till 1985 års järnvägspolitiska beslut beräknas medelsbehovet under förevarande anslag för budgetåret 1986/87 till 940 milj. kr., dvs. nära nog oförändrat nominellt belopp jämfört med innevarande budgetår. Före-

draganden säger sig härvid ha räknat med att investeringarna på affärsbanenätet kommer att bibehållas på realt oförändrad nivå, medan investeringarna på det ersättningsberättigade bannätet kommer att minska. Vissa investeringar kommer också att ersättas med utökade underhållsinsatser.

I motion T414 (m) sägs SJ böra i högre utsträckning koncentrera sina investeringar på företagsekonomiskt motiverade objekt. Utan att i motionen lämna någon motivering för hur så skall ske föreslås investeringarna under anslaget minskas med 30 milj. kr. Motionärerna aktualiserar vidare frågan om en utförsäljning av statliga företag och finner en sådan böra ske av vissa SJ tillhöriga dotterbolag, vilket beräknas inbringa 250 milj. kr. till SJ. Förevarande anslag skulle därmed enligt motionärerna kunna minskas med (30 + 250) 280 milj. kr. och tas upp med enbart 660 milj. kr.

Utskottet finner för sin del någon anledning till erinran mot föredragandens förslag inte föreligga. Under hänvisning härtill tillstyrker utskottet detsamma och avstyrker den av motionärerna föreslagna minskningen i denna del. Vad beträffar frågan om utförsäljning av vissa SJ tillhöriga dotterbolag prövades denna ingående vid fjolårets behandling av förslagen i den järnvägspolitiska propositionen. Motionsyrkandena om sådan försäljning avstyrktes i samband härmed bestämt från utskottets sida. Utskottet kan för sin del inte finna det motiverat att nu frångå sin därvid deklarerade uppfattning och avstyrker följaktligen motionärernas yrkanden även i denna del. Anslaget bör således för nästa budgetår tas upp med 940 milj. kr.

2.1.1 Vissa säkerhetsfrågor

I motion T355 (m) tas frågan om *säkerhetssystemet på SJ* upp samt begärs att riksdagen skall ge regeringen till känna vad motionären anfört om behovet av ökade säkerhetsåtgärder inom SJ.

I motion T353 (fp) begärs ett tillkännagivande från riksdagens sida om behovet av att ökad *jour- och beredskapstjänstgöring* efter norra stambanan utreds.

Även utskottet finner de i motionerna upptagna frågorna vara av stor vikt. Utskottet förutsätter därför också att de med största uppmärksamhet också fortsättningsvis följs av SJ. I anslutning härtill vill utskottet hänvisa till vissa förslag härom som redovisas i propositionen. Av denna framgår således (s. 79–80) att en omfattande verksamhet pågått och pågår att öka trafiksäkerheten genom bl.a. utbyggande av automatisk tågkontroll och investeringar i datorteknik och tågradio. T.o.m. 1984/85 har sammanlagt ca 5320 km järnväg utrustats med ATC. Utbyggnaden blev klar på större delen av affärsbanenätet under år 1985. Därefter kommer utbyggnaden att fortsätta inom övriga delar av riksnätet. Dessa arbeten beräknas kunna avslutas under år 1987.

Kommunikationsradiosystemet byggs ut efter hand. Det innehåller bl.a. driftradio för banavdelningens verksamhet, ett system med bärbar radio och fasta radiostationer anslutna till SJ:s telefonnät. Utbyggnaden slutförs under budgetåret 1985/86. SJ har också beslutat att anskaffa ett särskilt

tågradiosystem. Systemet skall användas för överföring av säkerhets- och servicemeddelanden mellan trafikledning och tågpersonal samt mellan dessa personalkategorier. Tågradiosystemet beräknas vara utbyggt så att det kan tas i drift successivt fr.o.m. år 1989.

Utskottet finner med beaktande av det nu anförda motionsyrkandena i fråga kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

2.1.2 Västkustbanan m.m.

I motion T237 (c) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om utbyggnad av järnvägsförbindelserna från Oslo genom Bohuslän till Göteborg som en del i ett större järnvägsnät med anknytning till kontinenten.

I motion T260 (vpk) begärs att västkust-och Bohusbanornas kapacitet utbyggs.

I motion T272 (c) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om en skandinavisk järnvägslänk.

I motion T281 (c, s, m, fp) begärs att riksdagen skall ge regeringen till känna vad som anförs i motionen om en snabbare utbyggnad m.m. av västkustbanan.

I motion T327 (fp) yrkandena 1–2 hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande projektering av västkustbanan och Bohusbanan för utbyggnad till dubbelspår resp. upprustning av desamma samt att riksdagen begär att regeringen snarast låter utreda frågan om eventuell ändring av järnvägssträckan Köpenhamn–Göteborg–Oslo med sträckning över Strömstad och Svinesund.

I motion T339 (s) begärs att riksdagen skall ge regeringen till känna vad som anförs i motionen om dubbelspår på västkustbanan, ny bro över Svinesund samt upprustning av Bohusbanan och dess förlängning in i Norge.

I motion T361 (c) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om upprustning och utbyggnad av partiellt dubbelspår på västkustbanan.

I motion T359 (fp) begärs påskyndande av arbetena med dubbelspår på västkustbanan.

Med anledning av nämnda motionsyrkanden må till en början framhållas att utskottet nu såsom tidigare finner det vara angeläget att förbättra kapaciteten på västkustbanan. Mot bakgrund av att även SJ prioriterat denna fråga högt förutsätter utskottet att arbetena med den fortsatta utbyggnaden av banan kommer till stånd i den utsträckning och så snart så befinns möjligt med anlitande av såväl ordinarie investeringsmedel som de beredskapsmedel som kan komma att anvisas för ändamålet.

Vidare vill utskottet erinra om att de nordiska finansministrarna vid sitt möte i Helsingfors förra året enats om stora investeringar i bl.a. landsvägs- och järnvägsnäten i Norden, finansierade genom en ny särskild låneordning inom Nordiska investeringsbanken (NIB), m.m. Sålunda avses högst

betydande medel (2565 milj. NoK) under åren 1986–1990 avsättas huvudsakligen för förbättringar av främst E 6 mellan Oslo och Göteborg samt av järnvägsförbindelserna från Norge genom Sverige och Danmark. Berörda frågor har redan behandlats vid Nordiska rådets session i Reykjavik 1985 och resulterat i en rekommendation i enlighet med ministerrådets förslag.

Även i årets budgetproposition tas visssa frågor härom upp. Föredraganden understryker sålunda att insatserna för upprustning av infrastrukturen vid statens järnvägar under de närmaste åren kommer att bli större än vad det statliga anslaget härför i sig utvisar. I enlighet med den förenämnda nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning kommer bl.a. en fortsatt upprustning av västkustbanan att göras. Dubbelspår kommer under perioden 1986/87–1988/89 att anläggas på tre sträckor, nämligen Brännarp–Getinge, Almedal–Mölndal och Halmstad–Trönninge motsvarande investeringar på totalt 255 milj. kr. Dessa investeringar avses att finansieras med medel från den nordiska investeringsbanken (NIB). Medelsbehovet under budgetåret 1986/87 uppgår till 45 milj. kr., vilket innebär att investeringarna i infrastrukturen kommer att uppgå till sammanlagt 985 milj. kr. nästa budgetår.

SJ kan enligt propositionen förränta endast 20% av de nämnda investeringarna på västkustbanan. Denna upprustning är emellertid angelägen från samhällsekonomiska utgångspunkter med hänsyn till behovet av snabbare persontrafikförbindelser längs västkusten och näringslivets behov av effektiva transporter till och från kontinenten. Föredraganden föreslår därför att SJ ges särskild kompensation för täckande av resterande 80% av de kapitalkostnader som följer med lån i Nordiska investeringsbanken. Denna ersättning anses böra utbetalas till SJ över det s.k. ersättningsanslaget.

De sålunda framlagda förslagen tillstyrks av utskottet. Under hänvisning jämväl härtill och då utskottets ställningstagande i väsentliga delar innebär ett tillgodoseende av syftet med motionsyrkandena i fråga finner utskottet desamma kunna lämnas utan åtgärd. Vissa av de i motionerna framförda förslagen – om järnvägsbyggande m.m. utanför landets gränser – är f.ö. av den karaktären att de bör prövas inom ramen för Nordiska rådets arbete.

Utskottet finner sig däremot inte berett tillstyrka att såsom förordas i motion T291 (fp) – *riksdagen* uttalar sig för projektering av en *tunnel genom Hallandsåsen för västkustbanan*. Under hänvisning härtill och då det torde böra ankomma på SJ att ta ställning till frågan om en sådan projektering avstyrker utskottet motionen.

2.2 Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar

Under förevarande anslag skall sådana fasta anläggningar finansieras som inte har en motsvarighet i vägsektorns infrastruktur. Dit hör verkstäder, en del gods- och persontrafikterminaler och bangårdar, teleanläggningar och investeringar i elanläggningar. Investeringarna tillförs statskapitalet med

krav på full förräntning. Avkastningskravet är dock villkorligt. Investeringar på det ersättningsberättigade bannätet skall inte föras till statskapitalet.

SJ begär för budgetåret 1986/87 ett anslag på 480 milj. kr. Ökningen med 30 milj. kr. i förhållande till innevarande budgetår motsvarar enligt SJ:s beräkningar ett realt oförändrat medelsbehov i enlighet med de planeringsförutsättningar som SJ fått genom 1985 års järnvägspolitiska beslut.

Den planerade fördelningen på olika objektgrupper framgår av tabellen nedan.

Planerad medelsförbrukning i milj. kr. (prisnivå 1986/87)

Objektgrupp	*Milj. kr.*
Bangårdar	83
Husbyggnader	42
Bussverkstäder och garage	10
Verkstäder	98
Tele	82
Eldrift	155
Anläggningar för snabbtåg	5
Aktieteckning i dotterbolag	5
Summa	**480**

Föredraganden säger sig – med hänvisning till den i propositionen lämnade redovisningen – dela SJ:s bedömning av investeringsbehovet för investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar under budgetåret 1986/87. Det är väsentligt, sägs det, för trafikrörelsens fortsatta utveckling att investeringarna för att modernisera verkstäder, person- och godstrafikterminaler, bangårdar, teleanläggningar, elanläggningar m.m. ligger på en hög nivå. Anslaget föreslås därför böra beräknas till 471 milj. kr., dvs. samma reala medelsbehov som för budgetåret 1985/86 i enlighet med de planeringsförutsättningar som SJ fått genom 1985 års järnvägspolitiska beslut.

I motion T414 (m) aktualiseras frågan om en *lånefinansiering* av investeringarna på detta område. En sådan borde enligt motionärerna komma till stånd med förslagsvis 360 milj. kr., varigenom anslaget skulle kunna minskas till 111 milj. kr.

Utskottet anser för sin del att anslaget i enlighet med föredragandens förslag bör tas upp med 471 milj. kr. och tillstyrker att så sker.

Härav följer att utskottet – med hänvisning jämväl här till fjolårets principbeslut i finansieringsfrågorna – i denna del avstyrker motionsyrkandena i fråga.

I motion T203 (vpk) yrkas att riksdagen uttalar sig för att *vagnverkstaden i Örebro* återöppnas och att *SJ:s centrala verkstäder i Örebro* byggs ut.

Av propositionen framgår bl.a. att även investeringar i verkstäder svarar för en betydande del av medelsbehovet under förevarande anslag. När det gäller godsvagnsverkstäder läggs huvudverkstaden i Göteborg dock ned i rationaliseringssyfte. I samband därmed kommer enligt propositionen andra godsvagnsverkstäder att rustas upp. Programmet omfattar hu-

vudverkstaden i Östersund samt verkstäder i bl.a. Göteborg och Gävle–Dala-området.

Såsom utskottet redan föregående år konstaterade byggdes verkstadsrörelsen upp i början av 1900-talet och blev därför anpassad till den tidens tekniska förutsättningar vad gäller trafik och rullande materiel. Härtill kommer att organisationen totalt sett har överkapacitet och drar mycket höga kostnader. En viktig målsättning för SJ har därför ansetts vara att genom ytterligare rationaliseringar successivt anpassa antalet verkstäder och storleken på dessa till framtidens behov. Det ligger vidare inom SJ:s beslutsområde att avgöra på vilka platser verkstäder lämpligen bör vara lokaliserade och hur de skall vara dimensionerade.

Utskottet finner med hänvisning till det anförda någon åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionen ej påkallad och avstyrker därför densamma.

2.3 Investeringar i rullande materiel m.m.

Investeringar i lok, motorvagnar, person- och godsvagnar samt fordon m.m. finansieras fr.o.m. budgetåret 1985/86 i första hand genom att SJ lånar erforderliga medel i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor. Detta innebär att räntan för denna typ av investeringar är ovillkorlig. Det ankommer på regeringen att ange en ram för omfattningen av de investeringar som får finansieras på detta sätt. För innevarande budgetår är ramen 600 milj. kr.

För budgetåret 1986/87 räknar SJ med ett medelsbehov på 640 milj. kr. En sådan medelstilldelning motsvarar enligt SJ en realt oförändrad nivå jämfört med innevarande budgetår.

Föredraganden erinrar om att behovet av nyanskaffning och modernisering av rullande materiel är högst betydande. På persontrafiksidan krävs med hänsyn till vagnparkens nuvarande ålderssammansättning en fortsatt successiv anskaffning av nya sittvagnar. Det föreligger även behov av nya sov- och liggvagnar. På godstrafiksidan satsar SJ för närvarande i första hand på att åstadkomma en effektivare användning av den befintliga vagnparken. Även nya vagnar, bl.a. för kombitrafik, kommer dock att behöva inköpas. Härtill kommer ett omfattande ombyggnadsprogram för äldre godsvagnar. Sammantaget innebär detta att föredraganden delar SJ:s bedömning av medelsbehovet för 1986/87, dvs. 640 milj. kr. Det ankommer på regeringen att fastställa beloppets storlek.

När det gäller finansieringsavtal med EUROFIMA och leasing av godsvagnar via SJ Invest delar föredraganden SJ:s uppfattning om det totala finansieringsutrymmet på 70 milj. kr., dvs. oförändrat belopp jämfört med innevarande budgetår. Det föreslås emellertid att – i likhet med vad som redan gäller för inköp av rullande materiel – regeringen i fortsättningen skall äga rätt att fastställa en övre gräns för värdet av hyresköpsavtal och långtidsförhyrning (leasing) av rullande materiel.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i nu berörda delar.

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

SJ har i sin anslagsframställning begärt ersättning över detta anslag med sammanlagt 1591 milj. kr. Av detta belopp avser merparten – 1320 milj. kr. – drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Vidare ingår i beloppet 10 milj. kr. för förstärkt underhåll på bandelar som inte tillhör riksnätet, 1 milj. kr. för bibehållande av olönsamma järnvägsstationer på affärsbanenätet, 70 milj. kr. för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar, 40 milj. kr. för vissa andra kostnader vid järnvägskorsningar samt 150 milj. kr. för fortsatta rabattåtgärder i persontrafiken.

Beräkningen av *ersättningen av driften* av det ersättningsberättigade bannätet skall enligt propositionen som utgångspunkt ha den senast fastställda ersättningsnivån. Detta belopp skall ändras med hänsyn till inträffade och förväntade ändringar i kostnader och intäkter, t.ex. förändringar i trafiken och i taxenivån.

När den järnvägspolitiska propositionen lämnades till riksdagen i februari 1985 var, enligt föredraganden prövningen av persontrafikens framtid på de s.k. prövningsbanorna ännu inte helt avslutad. Resultatet av prövningen som pågått sedan år 1979 och som totalt omfattat ett 30-tal bandelar föreligger nu. Åtta av bandelarna (sammanlagt ca 865 km) har betydelse för de interregionala förbindelserna och har därför förts till riksnätet. Detta innebär vidare enligt propositionen att fortsatt persontrafik med tåg tryggas i statens regi. För tre bandelar (totalt 155 km) av övervägande lokal/regional karaktär har trafiken flyttats över till en väsentligt utbyggd busstrafik i trafikhuvudmännens regi. För ytterligare några kortare bansträckor har beslut fattats om sådan omläggning. Trafiken kommer dock inte att flyttas över till väg innan vissa vägupprustningar genomförts. Härtill erinras om att prövningen av persontrafiken på inlandsbanan och den anslutande bandelen Arvidsjaur–Jörn har senarelagts.

I anslutning härtill erinras i propositionen om att regeringen numera årligen och bandel för bandel anger vilket basutbud av interregionala persontåg som SJ skall tillhandahålla på riksnätsdelen av det ersättningsberättigade bannätet. Det ankommer på SJ att vidta de åtgärder som är möjliga för att inom ramen för det av regeringen angivna turutbudet bedriva en så effektiv och attraktiv matartrafik till huvudlinjerna som möjligt. Det framhölls bl.a. att det är angeläget att pröva möjligheterna att ersätta vissa järnvägsförbindelser med buss och att komplettera tågtrafiken med bussförbindelser för att därigenom kunna tillvarata båda trafikmedlens fördelar.

Vid övergång från ren järnvägstrafik till kombinerad lastbils/järnvägstrafik med omlastning till tåg vid lämplig station i närheten av kunderna kan för närvarande s.k. *forslingsbidrag* utgå till trafikanterna för att täcka de merkostnader som kan uppstå. Forslingsbidraget som kom till i samband med 1979 års trafikpolitiska beslut täcker trafikanternas totala merkost-

nader under det första året efter en driftomläggning, varefter bidraget trappas ned med lika stora belopp varje år så att det faller bort helt efter fem år.

Under de fem år som gått har enligt propositionen förslingsbidrag inte utbetalats annat än i mycket liten utsträckning. Bidraget har således inte medverkat till att stimulera en utveckling i riktning mot rationellare transportlösningar, vilket var syftet med bidraget när det infördes.

För att underlätta utvecklingen mot mer effektiva transportlösningar anser föredraganden att SJ i samband med en driftomläggning skall behålla den driftersättning man erhållit för tågtrafiken för att därigenom kunna finansiera en ersättningstrafik med lastbil. En förutsättning bör emellertid vara att lastbilstransporten sker till lämplig järnvägsterminal för omlastning till tåg. Härigenom anses inte finnas någon anledning att behålla systemet med förslingsbidrag, vilket därför föreslås upphöra fr.o.m. den 1 juli 1986. Utskottet tillstyrker att så sker.

Vid beräkningen av driftersättningen för budgetåret 1986/87 säger sig föredraganden ha tagit hänsyn till de förändringar i trafiken som inträffat och beslutats efter det att SJ redovisade sin anslagsframställning. Vidare har förutsatts en mer dämpad kostnadsutveckling, vilket bl.a. kan komma att innebära att enstaka tåg på riksnätet ersätts med buss och lastbil. Det basutbud av interregional persontrafik på riksnätsdelen av det ersättningsberättigade nätet som fastställts av regeringen inför tidtabellsskiftet våren 1986 kommer dock i huvudsak att överensstämma med nuvarande basutbud. Behovet av ersättning anges mot bakgrund bl.a. av det anförda till 1262 milj. kr. Av beloppet avser ca 60% eller 755 milj. kr. ersättning för underskott i persontrafiken och ca 40% eller 505 milj. kr. ersättning för underskott i godstrafiken.

Vad gäller SJ:s bedömning av ersättningsbehovet för *förstärkt underhåll på bandelar som inte tillhör riksnätet och bibehållande av olönsamma järnvägsstationer på affärsbanenätet* godtas densamma, vilket innebär att för dessa ändamål bör anvisas 10 milj. kr. resp. 1 milj. kr.

I propositionen erinras vidare om att under innevarande budgetår särskilt bidrag på 14,1 milj. kr. utgår till *trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar*. Bidrag utgår för sådana åtgärder som huvudsakligen betingas av vägtrafikens säkerhetskrav. Bidraget avser såväl vägskyddsanläggningar, exempelvis ljus- och ljudsignaler och bommar, som andra åtgärder, t.ex. slopande av vägar, ersättningsvägar, plan-, profil- och siktförbättringar m.m.

Det totala antalet korsningar har kunnat minskas med ca 450 under år 1984. Vid årsskiftet 1984-1985 fanns 22500 plankorsningar med spår tillhöriga eller trafikerade av SJ. Av dessa var 65% helt utan skydd för vägtrafikanterna. Till detta kommer ca 900 korsningar mellan väg och enskild järnväg.

Föredraganden understryker att SJ med egna medel i betydande utsträckning bidrar till en bättre säkerhet vid plankorsningarna. Den totala resursinsatsen vid SJ under innevarande budgetår beräknas till ca 60 milj. kr. Insatserna för att öka säkerheten vid järnvägskorsningar är alltså betydligt större än vad det statliga bidragets storlek i sig visar. Med hänsyn

till att kollisioner mellan tåg och vägfordon är den klart största olycksposten vid SJ anser föredraganden det väsentligt att säkerheten vid järnvägskorsningar ytterligare kan förbättras. Bidraget föreslås därför höjas för nästa budgetår med ca 11 milj. kr. till sammanlagt 25 milj. kr.

Utskottet konstaterar med tillfredsställelse vad föredraganden i nu berörda frågor anfört samt tillstyrker förslagen härom.

Härigenom synes också syftet med yrkandet i motion T409 (c) om *säkerheten vid järnvägskorsningar* till väsentlig del tillgodosett. Motionen synes därför inte påkalla någon riksdagens åtgärd.

I enlighet med principen att staten skall stå för sådana kostnader som saknar motsvarighet hos SJ:s konkurrenter erhåller SJ särskild ersättning även för *vissa andra kostnader vid järnvägskorsningar*. Kostnaderna avser drift, underhåll och förnyelse av plankorsningar och vägskyddsanläggningar samt bantekniskt underhåll vid korsningar mellan järnvägar och allmänna vägar. För innevarande budgetår utgår ersättning med 38,0 milj. kr. För budgetåret 1986/87 beräknas medelsbehovet till 40 milj. kr. i enlighet med SJ:s förslag.

SJ erhåller för innevarande budgetår 70 milj. kr. i *ersättning för att upprätthålla lågprisprofilen i persontrafiken*. Målet har varit att särskild kompensation för upprätthållande av lågprisprofilen skall behöva utgå som längst t.o.m. budgetåret 1986/87. Föredragandens bedömning är – sedan SJ fått full frihet att själv bestämma prissättningen i järnvägstrafiken – att bidraget kan tas bort redan den 1 juli 1986. Det förutsätts därför att SJ vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att man så snabbt som möjligt genom ökade trafikintäkter skall kunna kompensera neddragningen av det statliga bidraget. En snabb neddragning av detta sägs också ligga i linje med de allmänna trafikpolitiska ambitionerna att ge de olika trafikmedlen så likartade konkurrensförutsättningar som möjligt.

SJ erhåller vidare för innevarande budgetår 90 milj. kr. i ersättning för de icke kommersiellt motiverade *pensionärs- och studeranderabatterna*. SJ hemställer i sin anslagsframställning att denna ersättning för 1986/87, efter uppräkning till nämnda års prisnivå, skall uppgå till 115 milj. kr. Efter den omläggning av rabattsystemet som genomfördes den 4 november 1985 beräknar SJ medelsbehovet till ca 105 milj. kr.

Den statliga ersättningen för studeranderabatten kommer emellertid att fr.o.m. budgetåret 1986/87 utbetalas över utbildningsdepartementets huvudtitel. Härigenom möjliggörs att medlen används även till andra typer av insatser än just rabatter vid SJ. För budgetåret 1986/87 kommer dock liksom tidigare medlen att användas enbart för fortsatta rabattåtgärder vid SJ.

När det gäller pensionärsrabatten har föredraganden med hänsyn till bidragets begränsade storlek, 25 milj. kr. 1985/86, inte funnit skäl att överväga en motsvarande ändring. Statens ersättning anses därför i denna del liksom hittills böra utgå över rubricerade anslag. För budgetåret 1986/87 beräknas medelsbehovet till 25 milj. kr.

Då varken föredragandens uttalanden i denna del eller SJ:s beslut i rabattfrågorna för pensionärerna torde innebära någon försämring för de-

samma finner utskottet yrkandet i motion T329 (m) om *rabattsystemet för pensionärer* kunna lämnas utan åtgärd.

Slutligen nämns att föredraganden inte är beredd att förorda det särskilda projekteringsanslag SJ begärt. Det sammanlagda medelsbehovet för ersättning till SJ för köp av vissa tjänster under budgetåret 1986/87 – anslaget D 3 – uppgår därmed till 1366,0 milj. kr. som också framgår av nedanstående sammanställning. Beloppet skall inte föras till statskapitalet.

	1985/86 Milj. kr.	Propositionens förslag för 1986/87 Milj. kr.
– drift av det ersättningsberättigade bannätet	1226.6	1262,0
– förstärkt banunderhåll utanför riksnätet	10,0	10,0
– bibehållande av vissa olönsamma stationer	2,0	1,0
– trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar	14,1	25,0
– vissa övriga kostnader vid järnvägskorsningar	38,0	40,0
– fortsatta rabattåtgärder i persontrafik på järnväg	160.0	25,0
– ersättning för vissa kapitalkostnader	–	3,0
– till regeringens disposition	16.4	–
	1467,1	**1366,0**

Utskottet tillstyrker den sålunda föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att yrkandet i motion T414 (m) om en begränsning av anslaget till 1300 milj. kr. avstyrks.

I motion T284 (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen återupptar diskussionen med SJ och övriga nordiska järnvägsförvaltningar angående ett *återinförande av ett nordiskt ungdomsresekort*.

Enligt vad utskottet erfarit har SJ – som har att för sin del besluta i ärendet – numera intagit en positiv attityd till frågan och avser att för svensk del medverka till dess lösning. I övrigt är det av motionären aktualiserade spörsmålet av sådan natur att det bör prövas inom ramen för Nordiska rådets arbete. En sådan prövning med det av motionärerna åsyftade resultatet har också enligt vad utskottet erfarit skett. Utskottet finner därför motionen kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

2.5 Anslaget Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar

Från anslaget betalas investeringar vad gäller försvarsberedskapen inom totalförsvarets civila delar.

SJ har beräknat anslagsbehovet för budgetåret 1986/87 till 15,2 milj. kr., en ökning i förhållande till innevarande budgetår med 2150000 kr. Efter samråd med chefen för försvarsdepartementet beräknar föredraganden

medelsbehovet för budgetåret 1986/87 till 14,9 milj. kr. Beloppet skall inte föras till statskapitalet.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här berörd del.

2.6 Fråga om aktieägartillskott

SJ har rätt att teckna aktier, ställa borgen och lämna aktieägartillskott när det gäller AB Swedcarrier. När det gäller andra bolag vars aktier förvaltas av SJ beslutar regeringen i varje särskilt fall utan riksdagens medgivande om förvärv, förvaltning och avyttring av aktier intill ett värde av 5 milj. kr. samt om borgensåtaganden intill ett värde av 15 milj. kr. per företag. I likhet med vad som i dessa fall gäller för aktier och borgensåtaganden anser föredraganden att en smidig ordning bör etableras även för hantering av frågor som rör aktieägartillskott. Det föreslås därför att i de fall SJ kommer att behöva ge aktieägartillskott i sådana bolag så får ske efter medgivande i varje särskilt fall av regeringen intill ett belopp av 5 milj. kr.

Utskottet tillstyrker förslaget härom.

3 Åtgärder för förbättringar i persontrafiken

3.1 Vissa serviceåtgärder

I motion T211 (c) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om *förbättringar av SJ:s service*. Denna måste enligt motionen förbättras både gentemot persontrafikresenärer och godskunder. En rad konkreta serviceåtgärder aktualiseras i anslutning härtill, såsom frågor om den parallella tåg- och busstrafiken, tidtabellsavpassning, information på järnvägsstationer och tåg, m. m., parkeringsplatser vid järnvägsstationer, tidhållighet, upprustning av stationsbyggnader och städning av vagnar m.m. I motionen aktualiseras också frågan om ytterligare privatisering av vissa delar av den verksamhet som Trafikrestauranger (TR) bedriver – i syfte att förbättra servicen.

I motion T241 (s) begärs *bättre service* från SJ:s och AB Trafikrestaurangers sida på tågresor.

I motion T359 (fp) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen angående *trafikcentra* med plats för tåg, buss och taxi. Sådana centra skulle kunna kompletteras med affärer och andra serviceinrättningar, vilka skulle medverka till att finansiera sådana nya trafikcentra.

Utskottet vill med anledning av nämnda motionsyrkanden erinra om den ingående behandlingen av bl.a. servicefrågorna som skedde i samband med fjolårets beslut om järnvägspolitiken.

Under avsnittet Persontrafikens utvecklingsmöjligheter underströk ut-

skottet föredragande departementschefens uttalanden att det – för att SJ:s nya persontrafikprogram skall lyckas – krävs en väl anpassad kvalitets- och servicenivå i trafiken samt att SJ:s anseende hos allmänheten därmed förbättras. Av stor betydelse är tidhållningen i trafiken samt att information om tågstörningar och orsakerna till dessa fungerar på ett tillfredsställande sätt. Inte minst i samband med svåra vinterförhållanden måste SJ ha en hög beredskap för att klara de problem som uppstår.

Frågan om att samordna taxesättningen mellan tåg och buss har, som föredraganden i proposition 1984/85:114 framhåller, diskuterats i många år och också prövats ingående i olika sammanhang. Det anses emellertid inte finnas tillräckligt underlag för några mer genomgripande förändringar på detta område. Detta utesluter inte att SJ:s och trafikhuvudmännens biljettförsäljning bör kunna samordnas på ett betydligt bättre sätt än i dag. Med användande av datatekniken ökar förutsättningarna att utveckla praktiskt fungerande metoder för att tillgodose önskemål om t.ex. samtrafikbiljetter för resor som företas med flera transportmedel. Både SJ och trafikhuvudmännen bör sålunda ha ett intresse av ett ökat samarbete.

Publikationen Tidtabellen, som nästan uteslutande innehåller information om tågtrafiken i landet, kompletteras enligt propositionen successivt med bättre information om anslutande resmöjligheter med buss och om tåg- resp. bussförbindelser till större resmål. Av intresse är också inrättandet av länsvisa informationscentraler som kan ge upplysningar om lämpliga resvägar, erforderliga byten, tider, priser etc. för att nå ett visst resmål. Sådana centraler finns redan i Jönköping och Uppsala, och erfarenheterna sägs hittills ha varit goda. I några län kommer projekt att påbörjas med syfte att åstadkomma en total samordning mellan den regionala och den interregionala trafiken. Det är i enlighet med vad som framhålls i propositionen mycket angeläget att erfarenheterna från dessa och andra projekt tas till vara i det fortsatta arbetet. Det bör vidare ingående prövas om det finns förutsättningar att bygga upp en rikstäckande upplysningscentral till vilken resenärer från vilken del av landet som helst kan ringa ett och samma telefonnummer för att få information om kollektivtrafiken.

Det förklaras också vara angeläget att det sker en bättre tidtabellsmässig samordning mellan den regionala busstrafiken och SJ:s fjärrtrafik. Det är naturligt att denna samordning i första hand sker i den regionala trafiken, detta inte minst eftersom tidtabelläggningen i tågtrafiken är tekniskt komplicerad och styrs av en rad faktorer som inverkar på planeringen. Detta ställer emellertid stora krav på SJ att informera om och diskutera förslag med trafikhuvudmännen i så god tid att förändringar i tidtabellen kan beaktas i deras planering.

Av betydelse för att SJ:s anseende skall förbättras är också enligt propositionen att järnvägsstationerna är trivsamma både för resenärerna och för personalen. De flesta stationer är i dag mycket gamla och i behov av modernisering, varför en upprustning, såsom även utskottet tidigare framhållit, är angelägen.

De större stationerna bör enligt propositionen kunna utvecklas till centra för andra transportmedel. På detta sätt skulle stationernas attraktivitet kunna öka vilket vore till gagn för järnvägstrafiken. Bl.a. bör samarbetet

utvecklas med andra transportföretag när det gäller biljettförsäljning, information, godsinlämning m.m. De större stationerna kan även rymma annan service än den rent transportmedelsanknutna. Många stationer borde på detta sätt kunna bli i hög grad självbärande. Det gäller speciellt de stationer som ligger i större tätorters centrala delar med ett attraktivt läge ur affärssynpunkt. Det anses också som väsentligt för tågtrafikens utveckling att det i anslutning till stationerna finns parkeringsplatser i tillräcklig omfattning för SJ:s resenärer.

Utskottet vill för sin del i sammanhanget erinra om den under utbyggnad varande Vasaterminalen som exempel på ett trafikcentrum av det slag som ovan nämnts.

Slutligen understryks betydelsen av att SJ tillhandahåller en hög servicenivå i serveringen på tågen, antingen denna sker i restaurangvagnar eller genom ambulerande service. Servicen på olika linjer måste dock naturligtvis anpassas till behoven.

Av årets proposition (s. 71) framgår vidare att inom divisionen tågservice i samarbete mellan SJ och TR ett omfattande designprogram har påbörjats som innebär att 36 större serveringsvagnar inom ett år kommer att få ny och uppfräschad inredning. En ny försäljningsidé, "Tågkaféet", testas bl.a. på linjen Göteborg–Malmö. TR har vidare tagit över befintlig restaurangvagnspark samt köper 15 nya vagnar. I Boden har en ny furneringsbas nyligen invigts.

Inom arrendedivisionen har omprofileringen av serveringarna vid de större järnvägsstationerna till "Järnvägs-Caféet" fortsatt. Den nya satsningen innebär en utökad service i första hand för tågresenärerna.

Genom det nu anförda, som utskottet finner vara av stor vikt, synes syftet med yrkandena i de förut nämnda motionerna i allt väsentligt kunna tillgodoses. Under hänvisning härtill samt till redan vidtagna eller beslutade åtgärder på området och då utskottet inte i övrigt funnit sig berett att biträda motionärernas yrkanden om särskilda uttalanden m.m. från riksdagens sida med anledning av motionerna bör samtliga yrkanden kunna lämnas utan åtgärd.

Detsamma gäller motion T324 (c), vari – under hänvisning till främst service och PR-synpunkter – krävs en *bättre ortnamnsskyltning längs järnvägarna*. Utskottet utgår för övrigt från att även frågorna härom uppmärksammas av SJ och leder till härav påkallade åtgärder.

3.2 Tågförbindelser och uppehåll

I motion T327 (fp) begärs undersökning av möjligheterna till fler och *bättre förbindelser mellan Göteborg och Uddevalla*.

I motion T294 (c) krävs *snabba tågförbindelser mellan Ludvika och Stockholm*.

I motion T301 (s) begärs bättre *tågförbindelser till och från regionen Ludvika–Smedjebacken*.

I motion T356 (vpk) begärs *sovvagnsförbindelse till Storuman* m.m.

Nämnda yrkanden berör emellertid frågor som SJ har att pröva vid sin allmänna planering av trafiken och dess omfattning. Riksdagen bör sålunda, som så många gånger tidigare uttalats från dess sida, inte ta ställning härtill, varför motionerna i fråga avstyrks.

Detsamma gäller yrkandena i motionerna T264 (fp,c) om *tåguppehåll i kommuns centralort*, T265 (c,s,m,fp) om *tåguppehåll i Vårgårda* och T357 (vpk) om *järnvägstrafiken inom Örebro län*.

Utskottet utgår dock – beträffande samtliga de i detta avsnitt nämnda motionerna – från att SJ uppmärksammar frågor av det slag som i motionerna berörs.

4 Inlandsbanan med bibanor

I den järnvägspolitiska propositionen förklarade sig föredraganden dela transportrådets uppfattning att prövningen av persontrafiken på bandelen Arvidsjaur–Jörn borde senareläggas så att den kan ske samtidigt med bandelen Gällivare–Arvidsjaur–Storuman. Föredraganden ansåg i enlighet härmed att det inte fanns skäl att pröva frågan om persontrafikens framtid på de nu nämnda bandelarna förrän efter en period på 4–5 år. Först då sades det vara möjligt att bedöma de långsiktiga trafikbehoven med utgångspunkt i möjligheterna att t.ex. öka turismen. I avvaktan på de närmare utvärderingar som behövde göras skulle persontrafiken bibehållas i princip oförändrad. Detta uteslöt inte att berörda trafikhuvudmän kunde komma att köpa extra tågtrafik av SJ.

Utskottet tillstyrkte vad föredraganden i dessa delar förordat. Så blev också riksdagens beslut. I anslutning härtill konstaterades också att de turistsatsningar som hittills gjorts på inlandsbanan lett till ett ökat tågresande. Det förutsattes vidare att SJ tillsammans med olika intressenter noga undersöker förutsättningarna för en mer permanent sommartrafik, vilket skulle kunna ha stor betydelse för utvecklingen i de inlandsregioner som berörs av inlandsbanan.

Under hänvisning härtill och då utskottet inte funnit skäl ändra uppfattning avstyrks yrkandet i motion T211 (c) att *inlandsbanan* redan nu skall hänföras *till SJ:s riksnät*.

Detsamma gäller yrkandet i motion T225 (vpk) om överförande av *bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet*.

Utskottet avstyrker vidare yrkandena i motionerna T220 (vpk) om snabbare *upprustning av inlandsbanan*, T294 (c) om *upprustning* i enlighet med motionärernas förslag av *hela inlandsbanan* och T417 (c, vpk) om *upprustning av inlandsbanans södra del*.

Detsamma gäller även yrkandet i motion T219 (vpk) om *ytterligare åtgärder för att stimulera och utveckla turistprojektet inlandsbanan*.

Det gäller slutligen även yrkandet i motion T261 (m) om ett *nytt principbeslut om inlandsbanans upprustning*.

5 Förbättring av persontrafiken m.m. på vissa andra bandelar

I propositionen erinras (s. 87) om att när den järnvägspolitiska propositionen lämnades till riksdagen i februari 1985 var prövningen av persontrafikens framtid på de s.k. prövningsbanorna ännu inte helt avslutad. Resultat av prövningen, som totalt omfattat ett 30-tal bandelar, föreligger nu. Åtta av bandelarna (sammanlagt ca 865 km) har betydelse för de interregionala förbindelserna och har därför förts till riksnätet. Detta innebär att fortsatt persontrafik med tåg tryggas i statens regi. För tre bandelar (totalt 155 km) har avtal slutits om fortsatt trafik i länshuvudmännens regi. På ett 20-tal bandelar (totalt ca 1150 km) av övervägande lokal/regional karaktär har trafiken flyttats över till en väsentligt utbyggd busstrafik i trafikhuvudmännens regi.

Utskottet har för sin del inte funnit anledning till erinran mot vad föredraganden härom anfört. Ej heller finner utskottet skäl föreligga att nu ändra sitt ställningstagande till motionsledes ånyo framförda förslag beträffande trafiken på vissa bandelar.

Det gäller yrkandena i motionerna T226 (vpk) om överlämnande kostnadsfritt till berörda kommuner av *smalspårsbanan Växjö–Västervik* för turisttrafik m. m., T269 (s) i denna del om *elektrifiering av Västerdalsbanan*, T294 (c) i denna del om *elektrifiering av Västerdalsbanan, återupptagande av persontrafiken på sträckan Mora–Älvdalen och upprustning av banan Orsa–Bollnäs* och T426 (c) om återställande av *Bollnäs–Orsa-banan* till normal godstrafikstandard samt T427 (c) angående *persontrafik på Dellenbanan*.

Utskottet avstyrker vidare motionerna T269 (s) och T294 (c), båda i vad avser förlängning av *Västerdalsbanan* och T352 (vpk) om återuppbyggnad av *bandelen Malungsfors–Sälen–Särna*.

6 Järnvägstrafiken i Mälardalen m.m.

I motion T354 (fp) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om *järnvägstrafik i Mälardalen*.

I motion T359 (fp) begärs att SJ påskyndar projekteringen av *spårutbyggnad i Mälardalsområdet*.

I motion T328 (s,m,fp,c) begärs i denna del att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om *önskvärda sörmländska trafiklösningar* beträffande järnvägsfrågorna.

I motion A446 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om *förstudier för Mälarbanan*.

I betänkande TU 1984/85:22 framhöll utskottet att enligt dess uppfattning den tätbefolkade Mälarregionen är ett av de områden i Sverige där en

utbyggd kapacitet och minskade restider i SJ:s persontrafik utan tvekan skulle kunna få betydande effekter i form av ett ökat tågresande. Detta förutsatte emellertid betydande investeringsinsatser från SJ:s sida, vilka måste vägas mot angelägna satsningar även på andra håll i landet. Utskottet förutsatte mot denna bakgrund att de i de då föreliggande motionerna aktualiserade förslagen noga prövas i den fortlöpande investeringsplanering som sker inom SJ. Med tanke på den stora betydelse här berörda investeringsfrågor hade för närmast berörda regioner och befolkningsgrupper m.m. syntes desamma också kunna komma att aktualiseras i anslutning till den beredskapsplanering för sysselsättningsfrämjande åtgärder som enligt den järnvägspolitiska propositionen skulle komma att att genomföras.

Utskottet är alltjämt av samma uppfattning och finner under hänvisning bl.a. härtill och till att förstudier redan pågår att motionsyrkandena i fråga bör kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

7 Arlandapendel

I motion T340 (vpk) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om byggande av Arlandapendel.

I motion T402 (s) understryks också behovet av en järnvägsförbindelse till Arlanda.

Även i motion T437 (c) begärs att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om en järnvägsförbindelse till Arlanda.

Utskottet vill för sin del hänvisa till det utrednings- och förhandlingsarbete mellan landstinget, luftfartsverket och SJ m.fl. som bedrivs beträffande eventuell spårutbyggnad till Arlanda. Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att de även enligt utskottets uppfattning synnerligen viktiga frågorna härom utan dröjsmål blir föremål för allsidig belysning och ytterligare överväganden från de olika intressenternas sida finner utskottet motionsyrkandena inte nu påkalla någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrker följaktligen desamma.

8 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, m.m.

I en rad motioner har yrkanden framförts om upprustning av och utökad trafik m.m. på skilda banor. Såsom utskottet vid flera tillfällen under tidigare år framhållit bör riksdagen inte ta ställning till frågor härom. Det ankommer nämligen på SJ att i sin fortlöpande investeringsplanering och med beaktande av föreliggande upprustningsbehov m.m. upprätta långsiktiga investeringsplaner – fortsättningsvis i analogi med vad som sker på vägsidan – samt att med sin egen prioriteringsbedömning anmäla planerna för regeringen. Enskilda investeringsobjekt bör i enlighet härmed främst prövas av SJ inom de av riksdag och regering angivna ramarna.

I sitt betänkande TU 1981/82:22 underströk utskottet att vid bedömningen av olika investeringsobjekt särskild hänsyn måste tas till industrins och kollektivtrafikens behov samt att en avvägning måste ske med hänsyn till möjligheten att utnyttja sjötransporter. Dessa uttalanden äger enligt utskottets mening alltjämt giltighet.

Affärsverksprincipen innebär att SJ i princip skall utgå från ett företagsekonomiskt betraktelsesätt vid valet mellan olika investeringsalternativ. SJ skall dock i sina anslagsframställningar redovisa vilka olönsamma investeringar som SJ anser nödvändiga för att statsmakternas krav på ett väl fungerande järnvägssystem skall kunna uppfyllas. Det ankommer därefter på regeringen att i samband med budgetarbetet göra de samhällsekonomiska övervägandena. Resultatet av dessa bedömningar skall redovisas för riksdagen.

Med hänsyn till det anförda och under hänvisning jämväl till vad utskottet tidigare år anfört om planering för arbeten av sysselsättningskaraktär avstyrker utskottet följande motionsyrkanden om skrivelser till regeringen beträffande de i motionerna aktualiserade investeringsobjekten m.m.

Det gäller motionerna T257 (c) yrkande 3 och T416 (c,s,m,fp) om *järnvägen Kristianstad–Karlskrona, m. m.*, T309 (c) om *elektrifiering av järnvägen Malmö–Ystad*, T316 (c) om ett *elektrifieringsprogram för hela järnvägsnätet* samt T353 (fp) yrkandena 3–4 och 6 om *SJ och vissa investeringar i Norrlandstrafiken*, T217 (vpk) om *elektrifiering av järnvägen Bastuträsk–Skelleftehamn* och T220 (vpk) om satsning på nya *terminaler för rundvirke*.

Det gäller vidare motion T240 (s) om *ny järnväg mellan Borås och Tranås, m.m.*

Det gäller också motionerna T220 (vpk) i vad avser *kapacitetsutbyggnaden Ånge–Boden*, T304 (s) om upprustning av norra stambanan och T353 (fp) yrkandena 1–2 om investeringarna i Norrlandstrafiken.

I anslutning härtill vill dock utskottet erinra om att till ny- och ombyggnader av järnvägslinjer hör investeringar som ökar kapaciteten på linjerna och därmed möjliggör ökad hastighet samtidigt som förseningsriskerna minskar. Exempel är främst nya dubbelspår och tågmötesplatser. Här förekommer också vissa nya industrispår.

Av stor betydelse är vidare enligt propositionen de redan pågående kapacitetsförstärkningarna på linjen Ånge–Boden. Denna linje har en omfattande tung godstrafik som beräknas öka under de närmaste åren. På linjeavsnittet söder om Vännäs har kapacitetstaket nåtts i flera avseenden. För att förbättra dagens trafikeringsförhållanden och ge större kapacitet för ökande trafik planeras en rad åtgärder under återstoden av 1980-talet. Dit hör en utbyggnad av eldriftsanläggningarna, signaltekniska ombyggnader, nya mötesplatser och fortsatt utbyggnad av dubbelspåret Ånge–Bräcke. Utskottet vill för sin del kraftigt understryka vad föredraganden i nu berörda delar anfört och anser sig också kunna utgå från att nämnda utbyggnadsarbeten fullföljs så snart så blir möjligt.

Utskottet avstyrker vidare – jämväl under hänvisning till det tidigare anförda – motionerna T340 (vpk) om *järnvägsutbyggnader i Stockholms län* (yrkande 3) och T437 (c) om *järnvägsutbyggnader i Stockholms län* (yrkandena 4 b och 4 c).

I motion T288 (m) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ får i uppdrag att uppta förhandlingar med finska VR (statsjärnvägarna) om en effektivisering av järnvägstransporterna på sträckan Haparanda–Röyttä. Härmed sammanhängande frågor är dock av den karaktären att de bör prövas inom ramen för Nordiska rådets arbete. Enligt vad utskottet erfarit har de också redan aktualiserats i rådets verksamhet. Med hänvisning härtill finner utskottet motionen böra kunna lämnas utan åtgärd.

9 Hemställan

Järnvägspolitikens inriktning, m.m.

1. beträffande *järnvägspolitikens inriktning, m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 8, 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 b, 1985/86:T359 (fp) yrkandena 1 och 2 samt 1985/86:T424 (m) yrkande 20,

2. beträffande *konsekvenserna av investeringar i snabbtåg m.m.*

att riksdagen

a) lämnar motion 1985/86:T282 (fp) utan åtgärd,

b) avslår motion 1985/86:T362 (c),

3. beträffande *styrande åtgärder på kombitrafikens område*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 a,

4. beträffande *investeringar i det ersättningsberättigade nätet*

att riksdagen lämnar motion 1985/86:T211 (c) yrkande 9 utan åtgärd,

Anslagsfrågor för budgetåret 1986/87 m.m.

5. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T414 (m) yrkandena 8 och 9 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 940 000000 kr.,

6. beträffande *säkerhetssystemet på SJ, m.m.*

att riksdagen

a) lämnar motion 1985/86:T355 (m) utan åtgärd,

b) lämnar motion 1985/86:T353 (fp) yrkande 5 utan åtgärd,

7. beträffande *västkustbanan m.m.*

att riksdagen

a) med godkännande av propositionens uttalanden i denna del lämnar motionerna 1985/86:T237 (c) yrkande 2, 1985/86:T260 (vpk) yrkande 1 i denna del, 1985/86:T272 (c) yrkande 3, 1985/86:T281 (c, s, m, fp), 1985/86:T327 (fp) yrkandena 1 och 2, 1985/86:T339 (s) i denna

del, 1985/86:T359 (fp) yrkande 3 i denna del och 1985/86:T361 (c) utan åtgärd,

b) avslår motion 1985/86:T291 (fp),

8. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T414 (m) yrkande 5 samt yrkande 11 i denna del till *Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 471000000 kr.,

9. beträffande *vagnverkstaden m.m. i Örebro*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T203 (vpk),

10. att riksdagen bemyndigar regeringen att för statens järnvägar fastställa en övre gräns för värdet av hyresköpsavtal och långtidsförhyrning (leasing) av rullande materiel,

11. att riksdagen godkänner att i enlighet med propositionens förslag forslingsbidraget slopas fr.o.m. den 1 juli 1986,

12. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1985/86:T414 (m) yrkande 6 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 1366000000 kr.,

13. beträffande *säkerheten vid järnvägskorsningar*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T409 (c) utan åtgärd,

14. beträffande *rabattsystemet för pensionärer*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T329 (m) utan åtgärd,

15. beträffande *återinförande av ett nordiskt ungdomsresekort*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T284 (c) utan åtgärd,

16. att riksdagen till *Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 14900000 kr.,

17. att riksdagen i enlighet med propositionens förslag godkänner att statens järnvägar får ge aktieägartillskott i bolag vars aktier förvaltas av statens järnvägar.

Åtgärder för förbättringar i persontrafiken

18. beträffande *förbättringar av SJ:s service*
att riksdagen
a) lämnar motion 1985/86:T211 (c) yrkandena 6 och 7 utan åtgärd,
b) lämnar motion 1985/86:T241 (s) utan åtgärd,
c) lämnar motion 1985/86:T359 (fp) yrkande 4 utan åtgärd,

19. beträffande *ortnamnsskyltning längs järnvägarna*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T324 (c) yrkande 2 utan åtgärd,

20. beträffande *fler och bättre förbindelser mellan Göteborg och Uddevalla*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T327 (fp) yrkande 3,

21. beträffande *tågförbindelser till och från Ludvika m.m.*
att riksdagen
a) avslår motion 1985/86:T2[illegible]4 (c) yrkande 5,
b) avslår motion 1985/86:T301 (s),

22. beträffande *sovvagnsförbindelse till Storuman m.m.*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T356 (vpk),

23. beträffande *tåguppehåll i kommuns centralort*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T264 (fp,c),

24. beträffande *tåguppehåll i Vårgårda*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T265 (c,s,m,fp),

25. beträffande *järnvägstrafiken inom Örebro län*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T357 (vpk),

Inlandsbanan med bibanor

26. beträffande *överförande av inlandsbanan till riksnätet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T211 (c) yrkande 10,

27. beträffande *överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T225 (vpk),

28. beträffande *snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 d, 1985/86:T294 (c) yrkande 3 och 1985/86:T417 (c, vpk),
b) avslår motion 1985/86:T219 (vpk),
c) avslår motion 1985/86:T261 (m),

Förbättring av persontrafiken m.m. på vissa andra bandelar

29. beträffande *smalspårsbanan Växjö–Västervik*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T226 (vpk),

30. beträffande *elektrifiering m.m. av Västerdalsbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T269 (s) i denna del och 1985/86:T294 (c) yrkande 1 i denna del,

31. beträffande *bandelen Orsa–Bollnäs*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T294 (c) yrkande 4 och 1985/86:T426 (c),

32. beträffande *persontrafik på Mora–Älvdalen*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T294 (c) yrkande 2,

33. beträffande *persontrafik på Dellenbanan*
att riksdagen avslår motion 1985/86:T427 (c),

34. beträffande *återuppbyggnad av bandelen Malungsfors–Sälen–Särna*
att riksdagen avslår motionerna 1985/86:T269 (s) i denna del, 1985/86:T294 (c) yrkande 1 i denna del och 1985/86:T352 (vpk),

35. beträffande *en s.k. Mälarpendel, m.m.*

att riksdagen

a) lämnar motion 1985/86:T354 (fp) utan åtgärd,

b) lämnar motion 1985/86:T359 (fp) yrkande 3 i denna del utan åtgärd,

c) lämnar motion 1985/86:T328 (s,m,fp,c) i denna del utan åtgärd,

d) lämnar motion 1985/86:A446 (fp) yrkande 4 utan åtgärd.

Arlandapendel

36. beträffande *byggande av en s.k. Arlandapendel*

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T340 (vpk) yrkande 2,

b) avslår motion 1985/86:T402 (s),

c) avslår motion 1985/86:T437 (c) yrkande 4 a.

Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, m.m.

37. beträffande *järnvägen Kristianstad–Karlskrona, m.m.*

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T416 (c,s,m,fp),

b) avslår motion 1985/86:T257 (c) yrkande 3,

38. beträffande *elektrifiering av järnvägen Malmö–Ystad*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T309 (c),

39. beträffande *ett elektrifieringsprogram för hela järnvägsnätet*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T316 (c),

40. beträffande *SJ och vissa investeringar i Norrlandstrafiken*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T353 (fp) yrkandena 3–4 och 6,

41. beträffande *elektrifiering av järnvägen Bastuträsk–Skellefteå-hamn*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T217 (vpk),

42. beträffande *satsning på nya terminaler för rundvirke*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 e,

43. beträffande *ny järnväg mellan Borås och Tranås, m.m.*

att riksdagen avslår motion 1985/86:T240 (s),

44. beträffande *snabbare kapacitetsutbyggnad av linjen Ånge–Boden, m.m.*

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 c,

b) avslår motion 1985/86:T304 (s),

c) avslår motion 1985/86:T353 (fp) yrkandena 1 och 2,

45. beträffande *järnvägsutbyggnader i Stockholms län*

att riksdagen

a) avslår motion 1985/86:T340 (vpk) yrkande 3,

b) avslår motion 1985/86:T437 (c) yrkandena 4 b och 4 c,

46. beträffande *effektivisering av järnvägstransporterna Haparanda–Röyttä*
att riksdagen lämnar motion 1985/86:T288 (m) utan åtgärd.

Stockholm den 22 april 1986

På trafikutskottets vägnar

Rolf Clarkson

Närvarande: Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Östrand (s), Olle Grahn (fp), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk), Jarl Lander (s), Anders Andersson (m) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. Järnvägspolitikens inriktning, m.m. (mom. 1)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet är alltjämt" och slutar med "järnvägstrafiken reduceras" bort ersättas med text av följande lydelse:

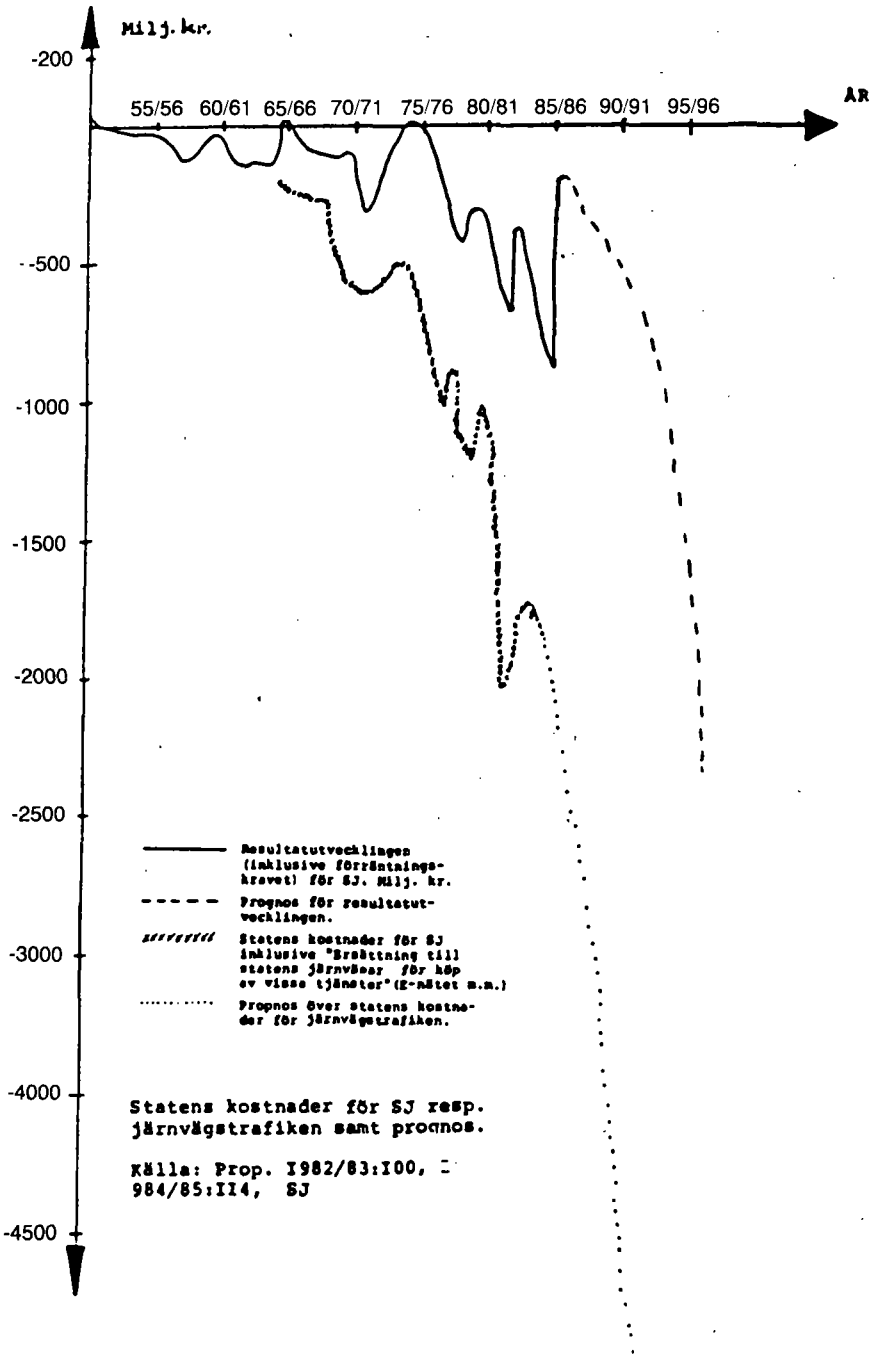
Utskottet är alltjämt – – – lika med utskottet – – – i denna del.

Samhällskostnaderna för att upprätthålla SJ:s verksamhet fortsätter dock, såsom framhålls i motion T424 (m), att utvecklas i mycket ogynnsam riktning. Regeringens främsta insatser inom detta område tycks vara att finna nya sätt att stödja SJ, utan att väljarna får en klar bild över samhällets totala stöd till järnvägstrafiken. Risken är stor att SJ med denna politik utvecklas till 1990-talets dominerande trafikpolitiska problem.

I ett långsiktigt perspektiv, där järnvägstrafiken och SJ alltid kommer att kräva subventioner för att trafiken skall upprätthållas, är det viktigt att subventionerna utbetalas på ett sådant sätt att de dels klart redovisas, dels att de stimulerar SJ att vidta åtgärder för att minska behovet av stöd.

I 1980 års strukturplan utlovades SJ att erhålla medel för en årlig real ökning av investeringarna med 5% under 1980/81 till 1985/86. Samtidigt krävde riksdagen att SJ senast budgetåret 1983/84 skulle uppnå full lönsamhet.

Det belysande för *riksdagens styrning av SJ* och regeringens famlande järnvägspolitik är att proposition 1984/85:114, Riktlinjer för järnvägspolitiken, nästan helt saknade prognoser över SJ:s framtida ekonomiska utveckling liksom de ekonomiska effekterna av de förslag som förelåg i propositionen. Av de fåtaliga uppgifter som gavs samt genom de uppgifter som utskottet fick från bl.a. SJ, drog reservanterna slutsatsen att järnvägstrafiken går en mycket dyster ekonomisk framtid till mötes.



Statens kostnader för SJ resp. järnvägstrafiken samt prognos.

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

Utskottet delar f.ö. den uppfattning som framkom i reservation 7 till utskottets betänkande TU 1984/85:22 vid utskottets tidigare behandling av regeringens proposition 1984/85:114 om riktlinjer för järnvägspolitiken. I reservationen framhölls bl.a. i anslutning till den i det föregående redovisade prognosen följande:

"Som framgår av figuren kommer SJ med nuvarande utveckling att i mitten av 1990-talet ha en lönsamhetsbrist på ungefär 3 miljarder kronor. Om effekterna av de nedskrivningar av statskapitalet och uppskrivningsfonden som skedde år 1979 och 1983 frånräknas, skulle lönsamhetsbristen bli närmare 4 miljarder kronor per år."

"Den framtida järnvägstrafiken på a- och c-näten skall utgå från att statens ekonomiska bidrag till järnvägstrafiken fr.o.m. verksamhetsåret 1986 skall minska med realt 100 milj. kr. per år. Utifrån denna målsättning bör regeringen ge SJ i uppdrag att utarbeta en ny strukturplan. I strukturplanen skall SJ redovisa olika alternativ för att uppnå den uppsatta målsättningen samt konsekvenserna av dessa. Samtidigt bör en omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut vad avser SJ möjliggöra för järnvägstrafiken att uppnå den uppsatta målsättningen."

Genomgripande nydaningar är enligt utskottets uppfattning nödvändiga för att förhindra den tidigare angivna utvecklingen. Regeringen bör sålunda mot bakgrund bl.a. härav ge SJ i uppdrag att utarbeta en sådan strukturplan som här nämnts i syfte att statens årliga ekonomiska bidrag till järnvägstrafiken reduceras. Därvid bör beaktas att SJ bedriver sin verksamhet i affärsverksform. Den är förenad med en rad nackdelar, vilket förhindrar att SJ sköts på ett konkurrenskraftigt sätt. Ett byte av företagsform bör därför även enligt utskottets uppfattning ske. En sådan rekonstruktion av SJ bör leda till att företaget i likhet med konkurrenterna i framtiden drivs i aktiebolagsform.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion T424 (m) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *järnvägspolitikens inriktning, m.m.*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T424 (m) yrkande 20 samt med avslag på motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 8, 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 b och 1985/86:T359 (fp) yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. Järnvägspolitikens inriktning, m.m. (mom. 1)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet är alltjämt" och slutar med "järnvägstrafiken reduceras" bort ersättas med text av följande lydelse:

SJ har alltjämt betydande ekonomiska svårigheter. Trots stora statliga subventioner en följd av år finns det, såsom framhålls i motion T359 (fp), fortfarande anledning att vara djupt pessimistisk om möjligheterna att SJ skall bli lönsamt. En del av SJ:s nuvarande svårigheter kan tillskrivas

uppenbara brister i tidigare planering. Underhåll och investeringar har blivit eftersatta vilket i sin tur har lett till att järnvägen har tappat attraktionskraft. Trots att dessa problem har varit uppmärksammade under en följd av år riktas det fortfarande kritik mot SJ för bl.a. dålig service och bristande tidtabellspassning.

Men även på lång sikt finns det uppenbara hot för SJ. För att järnvägstrafik skall kunna bedrivas med rimlig ekonomisk lönsamhet krävs ett stort trafikunderlag. Typiskt sett finns ett sådant på långa och medellånga avstånd och på kortare avstånd i stora städer. Sveriges geografi och befolkningsstruktur medför mot denna bakgrund att en stor del av bannätet inte har förutsättningar att bli lönsamt. För att trafiken skall kunna bedrivas krävs det att den subventioneras av staten.

I viss utsträckning är detta enligt utskottets uppfattning motiverat utifrån ett samhällsekonomiskt perspektiv, men samtidigt måste man vara varse huvuruvida statens subventioner kan ge bättre utdelning genom annorlunda fördelning. Riksdagen beslöt, som förut nämnts, under våren 1985 om nya riktlinjer för järnvägspolitiken. Propositionen innebar bl.a. att riksdagen uttalade att likvärdiga konkurrensförutsättningar skall skapas mellan olika trafikgrenar för att åstadkomma samhällsekonomiskt effektiva transportlösningar. Detta överensstämmer i allt väsentligt med 1979 års trafikpolitiska beslut. Propositionen innebar också att staten skulle ta ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader samt att SJ-koncernen skulle omorganiseras i syfte att renodla resultatansvaret.

Enligt utskottets uppfattning saknade dock den järnvägspolitiska propositionen beräkningar över de samhällsekonomiska konsekvenserna av subventioner till alternativa trafikslag. För att långsiktigt bedöma den framtida järnvägsstrukturen i Sverige och för att ge riksdagen en uppfattning om vilka subventioner som kommer att bli aktuella för fortsatt järnvägsdrift i nuvarande omfattning måste dock enligt utskottets uppfattning ingående studier göras av skilda trafikslags alternativa samhällskostnader. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att återkomma med en analys i enlighet med detta.

Riksdagens beslut om den nya järnvägspolitiken innebar ett första steg i en uppdelning av SJ i en infrastruktur- och en trafikdel. Det torde vara ofrånkomligt att en fullvärdig s.k. vägtrafikmodell inom några år skapas för att SJ över huvud taget skall kunna leva upp till de ekonomiska mål som statsmakterna fastlagt för SJ. En uppdelning av SJ i en drift- och en bandel bör vidare leda till att själva driften övergår i aktiebolagsform. Ett sådant "SJ AB" bör då ingå i statsföretagskoncernen. Genom aktiebolagsformen kan bättre klarhet skapas om företagets ekonomiska förutsättningar, och en mer rättvis jämförelse kan ske med konkurrerande transportföretag. En uppdelning av SJ och ett överförande av driftdelen till aktiebolagsform innebär att SJ betalar för infrastrukturen i proportion till utnyttjandet.

SJ har alltför länge fått verka som ett järnvägsföretag utan att samordna och effektivt utnyttja den kombination av transportmedel som finns inom företagsgruppen. Det är angeläget att SJ-koncernen samlat agerar utifrån förutsättningen att det är en företagsgrupp som skall erbjuda marknaden

den bästa transportlösningen oavsett trafikmedel. Denna möjlighet torde finnas genom att slagkraftigt samordna och organisera de olika transportverksamheter som finns inom verket och dess dotterbolag. Lika förutsättningar måste skapas mellan SJ och andra transportföretag för att en fri konkurrens skall kunna visa vilka transportmedel som är de mest utvecklingsbara.

Utskottet vill i anslutning härtill framhålla att det allvarligt ökade problemet med försurning och skogsdöd – framför allt orsakat av bilavgaserna i storstadsregionerna – kräver kraftfulla åtgärder för att förhindra en utbredning av obotliga miljöskador. Hänsynen till miljön måste därför väga tungt i all trafikplanering såväl på riksnivån som på regionalnivån.

Den elektrifierade järnvägstrafiken orsakar inte några luftföroreningar. Järnvägen tar heller inte lika stor plats som motorvägar och gör därmed mindre ingrepp i landskapet. Därtill är kapaciteten mycket större på ett dubbelspår. Som jämförelse kan nämnas att ett tunnelbanetåg har samma kapacitet som 25 bussar. Ur energisynpunkt innebär detta att järnvägen vanligtvis är mellan 3 och 6 gånger så energisnål som buss eller bil. För en effektiv och rationell trafikplanering är det viktigt att olika transportmedel får utvecklas där de har sina bästa förutsättningar. Då järnvägar är rationella och lönsamma endast i starka transportströmmar måste järnvägstrafiken få koncentreras dit. Utbyggnad av järnvägstrafik bör därför, inte minst mot bakgrund av miljöskäl och med hänsyn till den stora trafikintensiteten, ske i Mälardalsområdet och på västkusten där dubbelspårsutbyggnaden bör prioriteras. Det är angeläget att SJ:s planering av dessa projekt påskyndas. Utskottet återkommer senare till frågorna härom.

Vad utskottet nu anfört och som innebär ett tillstyrkande av motion T359 (fp) yrkandena 1 och 2 bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Det anförda innebär också att motion T220 (vpk) i här berörda delar i allt väsentligt tillgodoses. Detsamma gäller motion T211 (c) i nu berörd del.

Utskottet avstyrker däremot yrkandet i motion T424 (m) att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att utarbeta *en ny strukturplan* i syfte att statens årliga ekonomiska bidrag till järnvägstrafiken reduceras.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

> 1. beträffande *järnvägspolitikens inriktning, m.m.*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T359 (fp) yrkandena 1 och 2, med anledning av motionerna 1985/86:T211 (c) yrkande 8 och 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 b samt med avslag på motion 1985/86:T424 (m) yrkande 20 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Järnvägspolitikens inriktning, m.m. (mom. 1)

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet är alltjämt" och slutar med "järnvägstrafiken reduceras" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet är alltjämt – – – lika med utskottet – – – i affärsbanenätet.

SJ har, såsom framhålls i motion T211 (c), under ett stort antal år visat en mycket negativ resultatutveckling trots att staten helt täckt förlusterna på det lågtrafikerade nätet. Av riksdagen uppställda lönsamhetsmål har inte uppnåtts. Tvärtom har förlusterna ökat snabbt. Regeringens reaktion har präglats av viss uppgivenhet. Regeringen har inte förmått motivera SJ att förbättra sitt resultat genom ökad marknadsanpassning, förbättrad service och effektivisering. Från centerpartiets sida föreslogs i samband med behandlingen av proposition 1985/86:114 angående riktlinjer för järnvägspolitiken att riksdagen borde dra konsekvenserna av att SJ ej lyckats uppnå uppställda lönsamhetskrav. Det föreslogs därför att ledningen borde förstärkas och att SJ skulle få två år på sig att bryta förlusttrenden. Resultatutvecklingen under år 1985 gör att utskottet finner starka skäl att understryka dessa krav.

SJ:s koncernstrategi bör vidare baseras på ett nära samarbete med sådana dotterbolag vars verksamhet är en direkt komplettering till tågtrafiken. I övriga fall bör dotterbolagen utförsäljas. Vad som är en "direkt komplettering" till tågtrafiken bör enligt utskottets uppfattning tolkas restriktivt. Detta innebär alltså att åtskilliga av dotterbolagen kan utförsäljas. Samarbete med dessa bolag kan sedan ske på samma sätt som med andra privata bussbolag och speditionsfirmor.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av motion T211 (c) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Utskottet avstyrker däremot yrkandet i motion T424 (m) att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att utarbeta *en ny strukturplan* i syfte att statens årliga ekonomiska bidrag till järnvägstrafiken reduceras.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *järnvägspolitikens inriktning, m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T211 (c) yrkande 8 samt med avslag på motionerna 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 b, 1985/86:T359 (fp) yrkandena 1 och 2 samt 1985/86:T424 (m) yrkande 20 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Järnvägspolitikens inriktning, m.m. (mom. 1)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet är alltjämt" och slutar med "järnvägstrafiken reduceras" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T220 (vpk) är järnvägstrafiken för närvarande missgynnad ekonomiskt jämfört med den tunga landsvägstrafiken. "Vägtrafikmodellen" innebär att staten direktavskriver investeringar i banan och tar över kostnader för drift och underhåll och, på samma sätt som sker i vägtrafiken, kan sedan SJ få betala en avgift relaterad till omfattningen av banans användning. Denna ordning motsvaras alltså av landsvägstrafikens

fordons- och kilometerskatt. En sådan modell skulle för övrigt även enligt utskottets uppfattning skapa konkurrensrättvisa, och redan i dagens läge skulle SJ kunna redovisa ett med flera hundra miljoner kronor förbättrat årsresultat. Därför anser utskottet att de 80% som SJ belastas med vid investeringar på det s.k. A-nätet bör utgå. En viktig positiv effekt av denna kostnadsavlastning kunde vara ett ökat långväga kollektivresande, vilket resande enligt statistiken minskat de senaste åren. Alla undersökningar bekräftar vidare att ett ökat kollektivt resande som alternativ till privatbil är ägnat att minska trafikolyckorna och förbättra trafikmiljön.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av motion T220 (vpk) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Det anförda innebär också att yrkandena 2 i motion T359 (fp) och 8 i motion T211 (c) i vissa delar tillgodoses. Däremot avstyrker utskottet yrkande 1 i förstnämnda motion – om studier av skilda trafikslags alternativa kostnader.

Utskottet avstyrker vidare yrkandet i motion T424 (m) att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att utarbeta *en ny strukturplan* i syfte att statens årliga ekonomiska bidrag till järnvägstrafiken reduceras.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *järnvägspolitikens inriktning, m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 b, med anledning av motion 1985/86:T211 (c) yrkande 8 och 1985/86:T359 (fp) yrkande 2 samt med avslag på motionerna 1985/86:T359 (fp) yrkande 1 och 1985/86:T424 (m) yrkande 20 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Konsekvenserna av investeringar i snabbtåg, m.m. (mom. 2)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 11 börjar med "Utskottet kan" och på s. 12 slutar med "avstyrks följaktligen" bort ersättas med text av följande lydelse:

Järnvägen har såsom framhålls i motion T282 (fp) fortfarande mycket stor betydelse för Sveriges ekonomi och är det effektivaste sättet att transportera stora volymer av persontrafik och gods. Detta konstaterande bör dock inte dölja det faktum att järnvägstrafikens andelar minskar på de delmarknader där andra transportmedel erbjuder resenärer och transportörer attraktiva alternativ.

Den stora satsning på snabbtåg som SJ planerar kan ses som en ambition att genom en mycket stor investering öka järnvägens konkurrenskraft vid persontransporter. I regeringens proposition 1984/85:114 om riktlinjer för järnvägspolitiken skriver föredragande statsrådet bl.a.: "De stora restidsvinster som kan erhållas med snabbtåg bör enligt min bedömning kunna bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportmedel".

Under åren 1967–1969 genomförde SJ ett utredningsarbete som gällde möjligheterna att införa höga hastigheter vid persontrafik i Sverige. Arbetet resulterade i rapporten Höga hastigheter i SJ:s persontrafik – tekniska förutsättningar.

Under år 1972 startades nästa utredningsetapp. Man studerade då speciellt snabbtåg på sträckan Stockholm–Göteborg. De problem som särskilt uppmärksammades var de många plankorsningar mellan väg och järnväg på sträckan. År 1973 bestämde sig SJ för att inte göra något mer åt snabbtågen än att ta upp ett samarbete med ASEA. Samarbetet skulle gälla studier av gångegenskaper vid höga hastigheter och system för lutning av vagnkorgar.

I slutet av år 1978 tillsattes emellertid en utredning inom verket med uppgift att både studera de tekniska förutsättningarna och lönsamheten för snabbtåg. För att göra uppskattningar av trafik m.m. anlitade SJ konsulter. Resultatet presenterades i en icke offentliggjord rapport Snabbtågsprojekt, utredning 1980.

År 1981 gjorde kommunikationsdepartementet en samhällsekonomisk utredning som grundade sig på SJ:s rapport.

Slutsatsen i departementets utredning var att snabbtågen ansågs vara så intressanta att man medgav fortsatt utvecklingsarbete. Genom ett regeringsbeslut 1981-11-19 medgav regeringen att SJ skulle få införskaffa tre snabbtågsprototyper för försöksverksamhet.

SJ begärde in offerter på tre fullständiga tåg på vardera sex vagnar till hösten 1983. Kostnaden skulle uppgå till 100 milj. kr. Leverans skulle ske år 1987. Varken ASEA eller något av de andra företagen klarade SJ:s tekniska krav. SJ tvingades göra om specifikationerna och bl.a. acceptera att tågen skulle bli lokdragna. Enligt SJ:s anslagsframställning för 1986/87 skall tre provtåg kunna beställas under hösten 1985 om utvärderingen utfaller positivt. Några beställningar har ännu (januari 1986) inte gjorts.

Efter det att provtågen har testats under två vintrar är det meningen att leverantören av provtågen skulle få beställningar på ytterligare 50 tågsätt. Den totala kostnaden uppgår enligt SJ till flera miljarder kronor. Till detta kommer stora investeringar för att bygga om järnvägskorsningar.

Erfarenheterna visar dock enligt utskottets uppfattning att kostnaderna för investeringar som gäller nya komplicerade tekniska system ofta blir högre än man har planerat. En sluträkning för snabbtågssatsningen skulle kunna ligga över 5 miljarder kronor. Regeringen kan för övrigt knappast sägas ha levat upp till 1979 års trafikpolitiska beslut när det gäller det samhällsekonomiska beslutsunderlaget för snabbtåg.

Det är därför enligt utskottets uppfattning mycket angeläget att kommunikationsdepartementet snarast medverkar till att ett nytt samhällsekonomiskt beslutsunderlag utarbetas. Ett sådant underlag bör också vara öppet för allmän granskning. Det är inte rimligt att SJ av konkurrensskäl skall få hemligstämpla utredningar som utgör beslutsunderlag för mångmiljardinvesteringar. Skattebetalarna skulle bli hårt drabbade om investeringen visar sig vara olönsam.

Försök i andra länder med snabbtåg understryker vikten av att SJ inte

går vidare förrän regeringen och riksdag fått tillgång till ett aktuellt samhällsekonomiskt beslutsunderlag.

I beslutsunderlaget för snabbtågsprojektet bör även ingå en studie av andra möjligheter att förbättra SJ:s persontrafik. Tidtabellshållning, komfort under resan, möjlighet att utnyttja restiden för arbete och parkeringsmöjligheter vid stationerna är exempel på områden som skulle kunna öka järnvägens attraktivitet lika mycket som snabbtågen men kanske till avsevärt lägre kostnad. Bara att underlätta för äldre och rörelsehindrade resenärer att själva kunna stiga på och av tågen tror utskottet skulle innebära att tågets attraktionskraft skulle öka.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion T282 (fp), bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Det anförda innebär vidare till viss del ett tillgodoseende av yrkandet i motion T362 (c) om utredning om snabbtåg samt totalekonomin för satsning på järnväg alternativt motorväg.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

> 2. beträffande *konsekvenserna av investeringar i snabbtåg, m.m.* att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T282 (fp) och med anledning av motion 1985/86:T362 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Styrande åtgärder på kombitrafikens område (mom. 3)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom framhålls i motionen har på godssidan tidigare inte hänt några uppseendeväckande åtgärder för att överföra nya godsmängder från t.ex. landsväg till järnväg. Först i och med den senaste tidens åtgärder, bl.a. för ökad s.k. kombitrafik, har en del positiva saker inträffat. Från vpk-håll har under flera år motionerats om konkreta åtgärder för överförandet av tung trafik till järnväg. Först nu kan en viss framgång noteras i och med att en ökad kombitrafik redovisas. Dock anser utskottet fortfarande att mera styrande åtgärder måste komma till användning om utvecklingen till ökad kombitrafik i olika former skulle stagnera. Problemen med luftföroreningar från den tunga trafiken, som leder till försurning och skogsdöd, har ju också medfört att riksdagen i samband med behandling av avgasreningsfrågan ytterligare understrukit vikten av att överföra godstrafik till järnväg. Utvecklingen av denna fråga förtjänar all uppmärksamhet från riksdagens sida.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett bifall till motionsyrkandet i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *styrande åtgärder på kombitrafikens område*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 a som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Investeringar i det ersättningsberättigade nätet (mom. 4)

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "riksdagens åtgärd" bort ersättas med text av följande lydelse:

När det gäller det ersättningsberättigade nätet delar utskottet inte regeringens uppfattning att detta bör eftersättas i fråga om investeringar i infrastrukturen (banan och banvallen). I stället bör bl.a. AMS-medel kunna användas till att hålla dessa ofta regionalpolitiskt så viktiga banor i gott skick. Risken är annars stor att de hamnar i en ond cirkel av dåligt underhåll, försämrad attraktivitet och lägre resandesiffror, vilket slutligen leder till hot om nedläggning. Även på de banor där persontrafiken redan är nedlagd måste rimligt underhåll, gärna med beredskapsmedel, ske för att inte också godstrafiken skall riskera att försvinna. Utskottet vänder sig vidare mot de antydningar som finns i regeringens skrivningar om att ytterligare nedläggningar kan bli aktuella både i vad gäller person- och godstrafik.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motionen i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *investeringar i det ersättningsberättigade nätet*

att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T211 (c) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

8. Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 5)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 14 som börjar med "Utskottet finner" och slutar med "940 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom anförts i förenämnda motion T414 (m) bör SJ i högre utsträckning koncentrera sina investeringar på företagsekonomiskt motiverade objekt. Anslaget kan härigenom minskas med 30 milj. kr. Utskottet tillstyrker att så sker. Vidare bör utförsäljning av vissa statliga företag komma till stånd, bl.a. av ASG, AB Landtransporter, GDG och Svelast. Detta kan för det kommande budgetåret beräknas inbringa minst 250 milj. kr. till SJ. Statens bidrag under förevarande anslag kan därmed minskas med 250 milj. kr. och i stället finansieras med medlen från företagsförsäljningen.

Anslaget bör i enlighet med det anförda och med bifall till förenämnda motion tas upp med (940–30–250) 660 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkandena 8 och 9 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 660000000 kr..

9. Västkustbanan m.m. (mom. 7 a)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "De sålunda" och slutar med "rådets arbete" bort ersättas med text av följande lydelse:

De sålunda framlagda förslagen har i och för sig inte gett utskottet anledning till erinran. En snabbare utbyggnad, omfattande både västkust- och Bohusbanorna, bör dock komma till stånd.

Såsom framhålls i motion T260 (vpk) måste de i propositionen föreslagna motorvägsbyggandena ifrågasättas. Miljöfrågorna och förslag till lösning på de stora problem som finns är nämligen omöjliga att diskutera lösryckta ur sitt sammanhang. Med en transport- och trafikpolitik som utgår från ett samhällsekonomiskt perspektiv, där hänsynen till miljön och människornas behov är vägledande, hamnar man som motionärerna framhåller på kollisionskurs med ekonomiska maktgruppers visioner. Ett alternativ med offensiva satsningar på spårbunden kollektiv- och godstrafik, kustsjöfart, upprustning och utbyggnad av järnvägarna och en massiv satsning för att överföra tung trafik från landsväg till järnväg sammanfaller med miljörörelsens och organisationen Motlänkens krav. I konsekvens med detta anser även utskottet att västkust- och Bohusbanorna snarast skall rustas upp för ökad kapacitet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion T260 (vpk) i här berörd del samt ett tillgodoseende i väsentliga delar av de övriga motionsyrkandena, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 a bort ha följande lydelse:

7. beträffande *västkustbanan m.m.* att riksdagen

a) med anledning av propositionens uttalanden i denna del och motionerna 1985/86:T237 (c) yrkande 2, 1985/86:T272 (c) yrkande 3, 1985/86:T281 (c, s, m, fp), 1985/86:T327 (fp) yrkandena 1 och 2, 1985/86:T339 (s) i denna del, 1985/86:T359 (fp) yrkande 3 i denna del och 1985/86:T361 (c) samt med bifall till motion 1985/86:T260 (vpk) yrkande 1 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar (mom. 8)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

En ökad lånefinansiering bör såsom föreslås i motionen komma till stånd. Erfarenheterna av bl.a. televerkets finansiering av dess investeringar på detta sätt synes vara goda. I årets budgetproposition föreslår regeringen att också sjöfartsverket skall få låneinvestera sina investeringar.

Även utskottet finner det vara lämpligt att utvidga denna lånefinansiering på sådant sätt att lånefinansiering sker av 360 milj. kr. till Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar. Nämnda anslag bör alltså i förhållande till regeringens förslag reduceras med motsvarande belopp och – med tillstyrkande av motionsyrkandena – följaktligen tas upp med ett belopp av 111 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

> 8. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkande 5 samt yrkande 11 i denna del till *Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 111000000 kr.,

11. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (mom. 12)

Rolf Clarkson, Görel Bohlin och Anders Andersson (alla m) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "1300 milj. kr. avstyrks" bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets bestämda uppfattning bör dock anslaget kunna minskas något genom minskad turtäthet på det ersättningsberättigade nätet samt fortsatt prövning av nätets omfattning m.m. Utskottet föreslår sålunda att anslaget i enlighet med motionärernas yrkande reduceras med 66 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag och följaktligen tas upp med ett belopp av 1300 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

> 12. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1985/86:T414 (m) yrkande 6 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1986/87 anvisar ett reservationsanslag på 1300000000 kr.,

12. Förbättringar av SJ:s service (mom. 18)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del i utskottets yttrande som på s. 24 som börjar med "De större" och på s. 25 slutar med "ovan nämnts" bort ersättas med text av följande lydelse:

SJ:s stationer måste dock såsom framhålls i motion T359 (fp) bättre anpassas till praktiska övergångar mellan buss och tåg. Då många av SJ:s stationer är gamla och nedslitna finns möjligheter att nu skapa rationella trafikcentra i många större städer. Här kan kommuner, näringsliv och SJ samverka att bygga nya trafikcentra med plats för tåg, buss och taxi. I många fall torde sådana centra kunna kompletteras med affärer och andra serviceinrättningar vilka skulle medverka till att finansiera uppförandet av nya trafikcentra. Sådana kan också i många fall uppföras över befintliga spårområden och därmed utnyttja oftast centralt belägen mark i städerna.

dels det stycke på s. 25 som börjar med "Genom det" och slutar med "utan åtgärd" bort ha följande lydelse:

Genom det nu anförda, som utskottet finner vara av stor vikt, synes syftet med yrkandena i de förut nämnda motionerna i allt väsentligt kunna tillgodoses.

Under hänvisning härtill samt till redan vidtagna eller beslutade åtgärder på området och då utskottet inte i övrigt funnit sig berett biträda motionärernas yrkanden om särskilda åtgärder från riksdagens sida med anledning av motionen bör samtliga yrkanden – utöver det här förevarande yrkandet i motion T359 (fp) – kunna lämnas utan åtgärd. Vad utskottet ovan anfört med anledning av sistnämnda motionsyrkande, vilket innebär ett tillstyrkande av detsamma, bör dock av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 18 c bort ha följande lydelse:

18. beträffande *förbättringar av SJ:s service*

att riksdagen

c) med bifall till motion 1985/86:T359 (fp) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. Ortnamnsskyltning längs järnvägarna (mom. 19)

Agne Hansson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "påkallade åtgärder" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion T324 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ förmås vidta en bättre *ortnamnsskyltning längs järnvägarna*.

Indragningen av hundratals järnvägsstationer i landet har enligt motionärerna fått den beklagliga konsekvensen att Sverige blivit ännu mera anonymt sett från järnvägskupén.

När tågen upphört att stanna vid en lång rad stationer har även namnskyltarna vid dessa försvunnit. Alltjämt kan man finna ett stationsnamn på

ett och annat övergivet stationshus, men de ligger så nära spåren att namnen knappast kan uppfattas från de snabbt förbifarande tågen.

Det är även enligt utskottets mening en viktig uppgift för SJ att återgå till den gamla ordningen på detta område och medverka till att namnskyltar åter sätts upp på lämplig plats i alla de samhällen m.m. som tågen passerar, även om de inte stannar där. Givetvis måste skyltarna placeras så långt från spåren att de kan läsas från tågen som snabbt rusar fram.

Detta kan även vara en för järnvägarna viktig PR-insats. SJ bör bl.a. därför ta upp dessa frågor med kommunerna som också kan vara beredda att stå för kostnaderna. En bättre ortnamnsskyltning har betydelse också ur turistisk synpunkt, varför även Sveriges Turistråd samtidigt borde engageras. Slutligen må i sammanhanget understrykas att ortnamnen är en viktig del av vårt kulturarv och att det inte minst därför är av stort värde att de bevaras.

Det som här har sagts beträffande orter och järnvägsstationer gäller i lika hög grad andra betydelsefulla inslag i naturen utmed järnvägarna, som broar, större vattendrag etc., vilka också borde skyltas.

Vad nu anförts, vilket innebär ett tillstyrkande av motionen i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

> 19. beträffande *ortnamnsskyltning längs järnvägarna*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T324 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. Överförande av inlandsbanan till riksnätet (mom. 26)

Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Under hänvisning" och slutar med "*SJ:s riksnät*" bort ha följande lydelse:

Såsom nu föreslagits i motion T211 (c) måste även enligt utskottets uppfattning den påbörjade upprustningen av *inlandsbanan* fortsättas. Det är också därför angeläget att hela inlandsbanan omedelbart överförs till riksnätet. Utskottet tillstyrker i enlighet med förenämnda motionsyrkande att så sker.

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

> 26. beträffande *överförande av inlandsbanan till riksnätet*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T211 (c) yrkande 10 beslutar överföra inlandsbanan till SJ:s riksnät.

15. Överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet (mom. 27)

Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Detsamma gäller yrkandet" och slutar med "*till riksnätet*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Bandelen Jörn–Arvidsjaur är, såsom framhålls i motion T225 (vpk), en mellanlänsförbindelse mellan Norr- och Västerbotten. På bandelen sker en kraftig ökning både av antalet resande och av mängden transporterat gods. Trots detta är bandelens framtid hotad, bl.a. för att den inte tillhör riksnätet och inte heller ett enda län.

Riksdagen beslöt förra året att uppskjuta beslutet om bandelens framtid i tre år. Sedan dess har riksdagen klart och entydigt uttalat att ett överförande av godstransporter bör ske från landsväg till järnväg. Detta ställningstagande samt andra tidigare framförda argument understryker ytterligare vikten av att bandelen Jörn–Arvidsjaur omedelbart överförs till riksnätet. Utskottet tillstyrker i enlighet med yrkandet härom i förenämnda motion att så sker.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

> 27. beträffande *överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T225 (vpk) beslutar överföra bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet,

16. Snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma (mom. 28 a)

Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk) och Rune Thorén (c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "*södra del*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T220 (vpk) har varje år ända sedan 1975/76 ett särskilt anslag anvisats till *inlandsbanans upprustning*. På senare år har det rört sig om ca 30 milj. kr. Historiskt togs beslutet om inlandsbanans upprustning sedan trafikpolitiska utredningen fått riksdagens uppdrag att, som det hette "överväga banans framtid" och då utredningen var positiv till banan förordades upprustning. På så sätt blev inlandsbanan ett slags *symbol* för den nya trafikpolitik som 1979 års trafikpolitiska beslut ansågs representera – en trafikpolitik som med en *samhällsekonomisk* grundsyn i botten också skulle ta miljöpolitiska, energipolitiska och *regionalpolitiska* hänsyn.

I årets budgetförslag för 1986/87 finns ingen speciell hänvisning av medel för inlandsbanan. SJ:s investeringsprogram tycks i mycket hög grad kopplas till eventuell lokal arbetslöshet, som eventuellt kan möjliggöra anslag via s.k. sysselsättningspaket. Därmed har man också enligt utskottets

uppfattning avlägsnat sig från riksdagsbeslutet om inlandsbanans upprustning och gjort frågan till en lämplighetsfråga för SJ som företag. Utskottet kan för sin del inte godta detta och föreslår därför att riksdagen nu i enlighet med motionärernas förslag beslutar en fortsatt upprustning av inlandsbanan. Det kommer också, såsom framhålls i motion T294 (c), att ge betydande sysselsättningseffekter under uppbyggnadstiden och även ge bestående sysselsättning.

Såsom framhålls i motion T417 (c) måste upprustningen även avse *inlandsbanans södra del* så att en obruten inlandsbana erhålls.

Vad utskottet härom anfört, vilket i allt väsentligt innebär ett tillstyrkande av motionerna T220 (vpk) och T294 (c) båda i berörda delar och T417 (c), bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 a bort ha följande lydelse:

> 28. beträffande *snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma*
> att riksdagen
> a) med anledning av motionerna 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 d, 1985/86:T294 (c) yrkande 3 och 1985/86:T417 (c, vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. Snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma (mom. 28 b)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Detsamma gäller även" och slutar med "*turistprojektet inlandsbanan*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom understrukits i motion T219 (vpk) finns nu sedan flera år en god idé och ett praktiskt initiativ för stärkande av inlandsbanans ställning genom *turistprojektet "Inlandsbanan"*. Personalen ute på fältet såsom motorvagnsförare, tågpersonal och stationspersonal stimuleras genom den aktivitet för banan som nu finns. Ytterligare stimulans och stöd för projektet erfordras dock även från statens sida.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion T219 (vpk), bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 b bort ha följande lydelse:

> 28. beträffande *snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma*
> att riksdagen
> b) med bifall till motion 1985/86:T219 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

18. Återuppbyggnad av bandelen Malungsfors–Sälen–Särna (mom. 34)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "*bandelen Malungsfors–Sälen–Särna*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Efter det helt nödvändiga beslutet att överföra trafiken mellan Borlänge och Malung till riksnätet krävs, såsom framhålls i motion T352 (vpk), en utbyggnad av denna bandel till i första hand Sälen och sedan till Särna. Motivet är naturligtvis turismen och den oerhörda vinst ur trafiksynpunkt som en direktförbindelse till fjällvärlden skulle vara.

Ett annat motiv för järnvägstrafik är enligt motionen miljöaspekten. Västerdalarna tillhör ett av landets försurningskänsligaste områden med låga pH-värden. Faran för skogen är uppenbar. Dessutom är det kväveoxiderna som är den stora luftförorenaren.

Ytterligare motiv är enligt motionären den svaga arbetsmarknad som finns i denna del av landet. I första hand kommer en järnvägsutbyggnad att ge anläggningsarbeten och på längre sikt nya jobb i turistnäringen.

Även i motionerna T269 (s) och T294 (c) framförs på i stort sett samma grunder krav på en förlängning av *Västerdalsbanan*.

En uppbyggnad av bandelen Malung–Särna är även enligt utskottets uppfattning ett utmärkt exempel på ett arbete som kan utföras med samhällsinsatser, t.ex. med AMS-medel. Det saknas nämligen inte meningsfulla sysselsättningsobjekt i dagens arbetslöshetstider. Det som saknas är enligt motionärerna beslut, regionalpolitiskt tänkande och ett samhällsekonomiskt betraktelsesätt. Utskottet kan i allt väsentligt ansluta sig till denna uppfattning.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion T352 (vpk) och ett tillgodoseende i stort av motionerna T269 (s) i denna del och T294 (c) yrkande 1 likaledes i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 34 bort ha följande lydelse:

> 34. beträffande *återuppbyggnad av bandelen Malungsfors–Sälen–Särna*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T352 (vpk) samt med anledning av motionerna 1985/86:T269 (s) i denna del och 1985/86:T294 (c) yrkande 1 likaledes i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

19. Byggande av en s.k. Arlandapendel (mom. 36)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "följaktligen desamma" bort ersättas med text av följande lydelse:

En tågförbindelse med Arlanda flygplats är, såsom framhålls i motion T340 (vpk), nödvändig. Om detta råder enligt motionärerna stor enighet i länsorganen. Det var också något som ansågs angeläget i samband med beslutet om att flytta den reguljära flygtrafiken från Bromma till Arlanda. En Arlandapendel skulle avlasta en stor del av stadens norra utfart och skapa förutsättningar för att bättre kunna serva flygtrafikanterna med direkt incheckning i anslutning till stationen. Utskottet delar helt motionärernas uppfattning i frågan och tillstyrker därför motion T340 (vpk) i denna del.

Vad utskottet härom anfört, som även innebär ett tillgodoseende i allt väsentligt av syftet med motionerna T402 (s) och T437 (c) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 36 bort ha följande lydelse:

> 36. beträffande *byggande av en s.k. Arlandapendel*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T340 (vpk) yrkande 2 samt med anledning av motionerna 1985/86:T402 (s) och 1985/86:T437 (c) yrkande 4 a som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

20. Ny järnväg mellan Borås och Tranås, m.m. (mom. 43)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den mening på s. 29 som börjar med "Det gäller vidare" och slutar med "*Tranås, m. m.*" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion T240 (s) begärs att riksdagen hos regeringen anhåller om att initiativ tas till en utredning, som klarlägger förutsättningarna för en ny järnvägslinje Göteborg–Jönköping–Stockholm med ny bana på sträckan *Borås–Tranås*.

En av de nya järnvägslänkar som diskuterats av SJ:s persontrafikavdelning är Borås–Tranås. En sådan länk möjliggör tågtrafik Göteborg–Stockholm via Borås, Jönköping, Linköping och Norrköping. Underlaget från större tätorter utmed linjen kan enligt motionen beräknas till närmare 500000 boende. Därtill kommer en omfattande arbetsmarknad inrymmande ett flertal rikstäckande myndigheter, verk och företag. Som jämförelse nämns att västra stambanan har ett motsvarande underlag under 200000 boende.

En ny väst-östlig länk avlastar vidre enligt motionen den redan hårt trafikerade västra stambanan och underlättar framkomligheten för de snabbtåg som SJ planerar att införa som ett konkurrrenskraftigt alternativ till flyget.

Det är som motionärerna framhållit bl.a. därför angeläget att förutsättningarna för utbyggnad av ny banan mellan Borås och Tranås närmare klarläggs. Utskottet finner det angeläget att så sker. Järnvägsprojekt av denna storleksordning kräver självfallet en mycket tidsödande planering. Därför måste förberedande studier påbörjas tidigt. Som ett första steg bör en utredning genomföras, där en översiktlig bedömning görs av projektets

genomförbarhet. Behov och marknad, betydelse för näringsliv och sysselsättning, regional utveckling, miljöeffekter i vid mening, tekniska förutsättningar och investeringsbehov i infrastruktur och fordon, bör belysas. Det interregionala resandet bör särskilt studeras. Vidare anser utskottet olika finansieringsalterativ böra redovisas och en samhällsekonomisk kalkyl böra upprättas.

Utredningsarbetet bör lämpligen drivas i samarbete mellan kommunikationsdepartementet, SJ, berörda länsstyrelser och kommuner. SJ förutsätts ta ett huvudansvar för arbetet.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motionen i fråga, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 43 bort ha följande lydelse:

43. beträffande *ny järnväg mellan Borås och Tranås, m.m.*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T240 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

21. Snabbare kapacitetsutbyggnad av linjen Ånge–Boden, m.m. (mom. 44)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del i utskottets yttrande som på s. 29 börjar med "Det gäller också" och slutar med "blir möjligt" bort ersättas med text av följande lydelse:

I budgetpropositionen framhålls att de redan pågående *kapacitetsförbättringarna på linjen Ånge–Boden* är av stor betydelse.

I enlighet med yrkandet i motion T220 (vpk) måste dock understrykas vikten av att denna utbyggnad måste fortlöpa i snabbare takt. På grund av omfattande tung trafik måste detta objekt enligt utskottets uppfattning sålunda ha förtur. Det gäller i hög grad avsnitten söder om Vännäs där man verkligen kan tala om en kapacitetskris i flera avseenden. Takten i utbyggnaden måste skyndas på. Härvid fordras generösare anslag alternativt via s.k. "sysselsättningspaket". Arbetslösheten i regionen torde motivera en ökad investeringsinsats även från den synpunkten att det krävs långsiktiga åtgärder för att lyfta hela regionen.

Vad utskottet i nu berörda frågor anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motion T220 (vpk) i denna del och ett tillgodoseende av syftet med yrkandena i motionerna T304 (s) och T353 (fp) yrkanden 1 och 2, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 44 bort ha följande lydelse:

44. beträffande *snabbare kapacitetsutbyggnad av linjen Ånge–Boden, m.m.*
att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T220 (vpk) yrkande 1 c samt med anledning av motionerna 1985/86:T304 (s) och 1985/86:T353 (fp) yrkandena 1 och 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 30 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "(yrkandena 4 a och 4 c)" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion T340 (vpk) framhålls att – utöver den utbyggnad av spårkapaciteten som överenskoms i det s.k. pendeltågsavtalet – också en utbyggnad av följande sträckor måste ske:

1. Dubbelspår Kallhäll–Kungsängen och vidare till Bro–Bålsta,
2. Dubbelspår Älvsjö–Västerhaninge. I avvaktan på utbyggnaden byggs ytterligare mötesspår,
3. Nynäshamnsbanan behöver förbättras ytterligare lika väl som "lillpendeln" Södertälje–Gnesta bör få ökad kapacitet,
4. Ny "lillpendel" Södertälje–Nykvarn och Södertälje–Järna–Vagnhärad bör komma till stånd.

Utskottet delar denna uppfattning. Vidare bör som motionärerna framhållit en ny fjärrtågsstation söder om staden förläggas till Flemingsberg. Fjärrtågsstation i Flemingsberg skulle för övrigt få stor betydelse för den södra regiondelens utveckling. Den skulle utgöra ett bra alternativ till Stockholms central för alla dem som bor eller skall besöka den södra länsdelen. Den skulle också kunna bli lättillgänglig för bilresenärer till skillnad mot Stockholms central. Det är också viktigt att stationen ges bra kollektiva förbindelser med Haninge och Botkyrka.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett bifall till förutnämnda motion, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Härigenom tillgodoses även till viss del syftet med motion T437 (c) yrkandena 4 b och 4 c likaledes om *järnvägsutbyggnader i Stockholms län.*

dels att utskottets hemställan under 45 bort ha följande lydelse:

> 45. beträffande *järnvägsutbyggnader i Stockholms län*
> att riksdagen med bifall till motion 1985/86:T340 (vpk) yrkande 3 och med anledning av motion 1985/86:T437 (c) yrkandena 4 b och 4 c som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilda yttranden

1. Järnvägstrafiken inom Örebro län (mom. 25)

Sven Henricsson vpk anför:

Motion T357 (vpk) tar upp en fråga som inte enbart har intresse för Örebro län. SJ:s uppgift att i huvudsak sköta den långväga trafiken leder ofta till indragning av tåguppehåll och därmed till vissa svårigheter för lokal och regional trafik. Enligt min mening bör det vara möjligt för SJ, bl.a. med hänsyn till att tågtrafiken åtnjuter statsbidrag, att på rimliga villkor och med välvilligt tillmötesgående överenskomma med länstrafiken om exempelvis behovsuppehåll på platser av den typ som nämns i motionen.

Agne Hansson (c), Sven Henricsson (vpk) och Rune Thorén (c) anför:

Frågan om turisttrafik på den nedlagda banan Västervik–Växjö är en fråga som riksdagen icke tar ställning till. Däremot bör man kunna förutsätta att SJ intar en positiv attityd till de intressenter som arbetar med att starta turisttrafik på de aktuella järnvägarna. Det vore rimligt att dessa försök att utnyttja järnvägen för att utveckla turismen i de aktuella bygderna får ett direkt stöd från SJ:s sida. Det stödet kan ta sig uttryck i att t.ex. SJ överlåter bana och vagnmateriel på rimliga villkor. En lyckad turistsatsning på de aktuella banorna skulle kunna få den effekten att det bidrar till att öka resandet även på det bannät som SJ trafikerar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1
Hemställan i propositionen, SJ-koncernen 1
Motionerna 2
1985 års järnvägspolitiska beslut m. m. 8

Utskottet:
1 Järnvägspolitikens inriktning, m. m. 9

2 Anslagsfrågor för budgetåret 1986/87, m. m. 13
2.1 Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur 13
2.1.1 Vissa säkerhetsfrågor 14
2.1.2 Västkustbanan m. m. 15
2.2 Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar 16
2.3 Investeringar i rullande materiel m. m. 18
2.4 Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster 19
2.5 Anslaget Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar ... 22
2.6 Fråga om aktieägartillskott 23

3 Åtgärder för förbättringar i persontrafiken 23
3.1 Vissa serviceåtgärder 23
3.2 Tågförbindelser och uppehåll 25

4 Inlandsbanan och bibanor 26

5 Förbättring av persontrafiken m. m. på vissa andra bandelar 27

6 Järnvägstrafiken i Mälardalen m. m. 27

7 Arlandapendel 28

8 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, m. m. 28

9 Hemställan 30

Reservationer:

1. (m) Järnvägspolitikens inriktning, m. m. (mom. 1) 34
2. (fp) Järnvägspolitikens inriktning, m. m. (mom. 1) 36
3. (c) Järnvägspolitikens inriktning, m. m. (mom. 1) 38
4. (vpk) Järnvägspolitikens inriktning, m. m. (mom. 1) 39
5. (fp) Konsekvenserna av investeringar i snabbtåg (mom. 2) . 40
6. (vpk) Styrande åtgärder på kombitrafikens område (mom. 3) . 42
7. (c) Investeringar i det ersättningsberättigade nätet (mom. 4) 43
8. (m) Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 5) 43
9. (vpk) Västkustbanan m. m. (mom. 7 a) 44
10. (m) Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar (mom. 8) 45
11. (m) Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (mom. 12) 45

12. (fp) Förbättringar av SJ:s service (mom. 18) 46
13. (c) Ortnamnsskyltning längs järnvägarna (mom. 19) 46
14. (c, vpk) Överförande av inlandsbanan till riksnätet (mom. 26) 47
15. (c, vpk) Överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet (mom. 27) 48
16. (c, vpk) Snabbare upprustning m. m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma (mom. 28 a) 48
17. (vpk) Snabbare upprustning m. m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma (mom. 28 b) 49
18. (vpk) Återuppbyggnad av bandelen Malungsfors–Sälen–Särna (mom. 34) 50
19. (vpk) Byggande av en s. k. Arlandapendel (mom. 36) 50
20. (vpk) Ny järnväg mellan Borås och Tranås, m. m. (mom. 43) . 51
21. (vpk) Snabbare kapacitetsutbyggnad av linjen Ånge–Boden, m. m. (mom. 44) 52
22. (vpk) Järnvägsutbyggnader i Stockholms län (mom. 45) 53

Särskilda yttranden:

1. Järnvägstrafiken inom Örebro län (mom. 25) av vpk-ledamoten .. 53
2. Smalspårsbanan Växjö–Västervik (mom. 29) av c- och vpk-ledamöterna 54

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1986