Trafikutskottets betänkande 1986/87:15

om anslag till SJ-koncernen, m.m. (prop. 1986/87:100 bil. 8)

TU
1986/87:15

Sammanfattning

I ett inledande avsnitt om järnvägspolitikens inriktning avstyrker utskottet med hänvisning till det pågående trafikpolitiska utvecklingsarbetet ett antal motionsyrkanden (m, fp, c, vpk) om införande av en s. k. vägtrafikmodell. Utskottet framhåller dock att mycket talar för att en vägtrafikmodell bör införas.

Regeringens anslagsäskanden tillstyrks under samtliga punkter, varvid motionsyrkanden om minskade anslag (m) resp. ökade anslag (vpk) avstyrks.

En rad motioner om vissa större investeringsprojekt avstyrks med motiveringen att pågående utredningar och det förslag till trafikpolitiska beslut som kommer att föreläggas riksdagen år 1988 bör avvaktas. Det gäller Arlandabanan, Mälarbanan, fjärrtågsstationer i Stockholm och Södertälje, Bergslagspendeln, västkustbanan samt Götalandsbanan. Utskottet avstyrker med hänvisning bl. a. till gällande beslutsordning ett antal andra motionsyrkanden om upprustning och utbyggnad av skilda bandelar.

Utskottet framhåller med anledning av motionsyrkanden om serviceförbättringar att det är angeläget att bl. a. det trafikpolitiska arbetet resulterar i åtgärder som är ägnade att förbättra SJ:s service. Med hänvisning härtill avstyrks yrkandena i fråga.

Med anledning av utskottets ställningstaganden har 23 reservationer och 4 särskilda yttranden avgivits (s. 36 ff).

SJÄTTE HUVUDTITELN

SJ-koncernen

I proposition 1986/87:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen under avsnitt D. SJ-koncernen punkterna D 1., D 2. och D 4. (s. 72–98) föreslagit rikdagen

att godkänna att statens järnvägar får försälja viss egendom för turistjärnvägsverksamhet,

att till Investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 760 000 000 kr. (punkt D 1.),

att godkänna vad som i propositionen anförts beträffande finansieringen av investeringar i Stockholmsområdet (punkt D 1.),

att godkänna vad som i propositionen anförts beträffande finansieringen av investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar,

att godkänna vad som i propositionen anförts beträffande finansieringen av visst rullande materiel,

att till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 1 364 000 000 kr. (punkt D 2.),

att till Särskilda investeringar vid statens järnvägar för budgetåret 1987/88 anvisa ett reservationsanslag på 100 000 000 kr. (punkt D 4.).

Beträffande anslag till Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar för budgetåret 1987/88 (punkt D 3.) avser regeringen att återkomma i särskild proposition om försvarspolitiskt beslut.

Motionerna

1986/87:T202 av Kjell A. Mattsson och Elving Andersson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utbyggnad av järnvägsförbindelserna från Oslo genom Bohuslän till Göteborg som en del i ett större järnvägsnät med anknytning till kontinenten.

1986/87:T204 av Olof Johansson m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2–8),

2. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om förbättringar av SJ:s service,

3. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om ytterligare privatisering och effektivisering av serveringsverksamheten i syfte att förbättra servicen,

4. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om investeringar och underhåll på det ersättningsberättigade nätet med bl. a. AMS-medel,

5. att riksdagen beslutar hänföra hela inlandsbanan till SJ:s riksnät,

6. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående bibehållande av tågförbindelser,

7. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående höjd målsättning för kombitrafiken,

8. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära en parlamentarisk utredning med uppgift att i enlighet med motionen lägga fram förslag till en ny strategi för järnvägspolitiken.

1986/87:T207 (delvis) av Ulla Tillander m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1986/87:A422 (c) anförts om järnvägskommunikationerna i Malmöhus län.

1986/87:T212 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna

vad i motionen anförts om Bohusbanans sammankoppling med det norska statsjärnvägsnätet.

1986/87:T216 av Lars De Geer (fp) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett principbeslut om hur trafiksituationen i Västerdalälvens dalgång skall byggas ut i framtiden och då i första hand om en ny järnväg skall byggas eller om en upprustning av vägnätet skall prioriteras.

1986/87:T220 (delvis) av Gunilla André och Bengt Kindbom (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:Ub680 (c) anförts om västra stambanan.

1986/87:T222 av Elving Andersson m. fl. (c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om satsning på en skandinavisk järnvägslänk.

1986/87:T223 av Jan Hyttring och Bertil Jonasson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är fråga (yrkandena 3–5),

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en upprustning av inlandsbanans södra del,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av utredning och byggande av dubbelspårig järnväg mellan Karlstad och Kil samt en utredning om dubbelspår mellan Hallsberg och Karlstad,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts för en bättre nattågsservice mellan Karlstad och Stockholm.

1986/87:T224 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 5, 7–9),

5. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 1 280 milj. kr.,

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

8. att riksdagen till Investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 50 milj. kr.,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under rubriken Lånefinansiering av del av SJ:s investeringar.

1986/87:T226 av Nils-Olof Gustafsson och Margareta Winberg (båda s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 3, 4 och 6 delvis),

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande extra resurser för upprustning och underhåll av inlandsbanan,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande behovet av investeringar på sträckan Östersund–Storlien,

6. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av decentraliserat beslutsfattande inom SJ.

1986/87:T227 av Ylva Annerstedt m. fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A497 (fp) anförts om behovet av spårbunden trafik i Stockholms län.

1986/87:T228 av Siw Persson m. fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A490 (fp) anförts angående järnvägarna i Skåne,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A490 (fp) anförts om järnvägstunnel genom Hallandsåsen.

1986/87:T229 av Magnus Persson m. fl. (s) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motion 1986/87:A493 (s) anförts om vissa investeringar på bandelen Hallsberg–Karlstad för snabbare förbindelser till bl. a. snabbtågen.

1986/87:T232 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 10), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Statens Järnvägar.

1986/87:T233 av Olle Grahn m. fl. (fp) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 5 och 6),

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående en uppdelning av SJ i en ban- och en driftdel och om möjligheterna att lägga ut driftdelen genom ett anbudsförfarande,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om trafikcentra och en successiv utförsäljning av SJ:s fastigheter.

1986/87:T338 (delvis) av Sven Munke (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär ett förslag om lagändringar som möjliggör miljöförbättrande åtgärder avseende trafikens skadliga miljöeffekter.

1986/87:T501 av Ove Karlsson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning, utbyggnad och elektrifiering av Västerdalsbanan.

1986/87:T502 av Bertil Danielsson och Ewy Möller (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att upprustning av järnvägen Kalmar–Alvesta skall ske under budgetåret 1987/88 och att medel härför anvisas enligt vad som i motionen föreslagits.

1986/87:T503 av Karl-Erik Persson m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen begär att regeringen låter rusta upp och bygga ut Mälarbanan,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ:s vagnverkstad i Örebro åter skall öppnas och att SJ:s centrala verkstäder i Örebro byggs ut.

1986/87:T504 av John Andersson (vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om sovvagnsförbindelse till Storuman, m.m.

1986/87:T505 av Roland Sundgren m. fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att den samordnade investeringsplanering som förbereds Mälarbanan och Bergslagspendeln framhålls som projekt som är angelägna att prioritera,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om linjeavsnitt som objekt för sysselsättningsskapande åtgärder fr.o.m. vintern 1987–1988,

3. att rikdagen begär att regeringen tar initiativ till förhandlingar med SJ och Storstockholms lokaltrafik om de framtida järnvägssträckningarna inom nordvästra Stockholmsregionen och hur dessa bör finansieras.

1986/87:T506 av Jan Hyttring och Bertil Jonasson (båda c) 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.

1986/87:T507 av Johnny Ahlqvist (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening beslutar ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om ett transportcentrum i Skåne.

1986/87:T508 av Hans Petersson i Hallstahammar och Lars-Ove Hagberg (båda vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om byggande av Bergslagspendeln,

2. att riksdagen med anledning av den stora arbetslösheten i regionen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om snabbt igångsättande av byggnads- och förbättringsarbeten på banan Ludvika–Västerås.

1986/87:T509 av Björn Samuelson (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om dubbelspår på bandelen Kristinehamn–Charlottenberg,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om överläggningar med de norska järnvägsmyndigheter i enlighet med vad som i motionen sägs.

1986/87:T510 av Ewa Hedkvist Petersen och Bruno Poromaa (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande förnyelse av utrustningen för persontransporter på järnväg på sträckan Luleå–Narvik.

1986/87:T511 av Åke Selberg m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utveckling av järnvägstrafiken i norra Sverige.

1986/87:T512 av Ulla Tillander (c) vari yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående elektrifiering och upprustning av järnvägslinjen Malmö–Ystad.

1986/87:T513 av Nils T Svensson och John Johnsson (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande upprustning och elektrifiering av järnvägen Malmö–Ystad.

1986/87:T514 av Jens Eriksson och Siri Häggmark (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om skyndsam utredning som kan ligga till grund för en utbyggnad av västkustbanan till Oslo.

1986/87:T515 av Marianne Karlsson (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en utredning tillsätts som klarlägger transportkapaciteten till den svenska fjällvärlden och ger förslag på hur det spårbundna transportnätets kapacitet för persontransporter skall kunna förstärkas till gagn för den reginonala utvecklingen i landets stödområden.

1986/87:T516 av Lennart Brunander (c) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att utreda en järnvägsförbindelse Göteborg–Borås–Ulricehamn–Jönköping–Stockholm.

1986/87:T517 av Kenth Skårvik och Margareta Fogelberg (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en utbyggnad av västkustbanan.

1986/87:T518 av Ingrid Hasselström Nyvall m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om järnvägstrafiken på linjen Kalmar/Karlskrona–Göteborg.

1986/87:T519 av Kersti Johansson (c) och Åke Gustavsson (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av förbättrade tågförbindelser mellan Nässjö och Falköping.

1986/87:T520 av Lennart Andersson m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att den planerade nya fjärrtågsstationen i samband med Grödingebanans utbyggnad lokaliseras till Södertälje Syd.

1986/87:T521 av Hugo Bergdahl och Lars De Geer (båda fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om förbättrade kommunikationer (järnväg) mellan Ludvika och Västerås s. k. Bergslagspendel.

1986/87:T522 av Margareta Gard (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att järnvägsprojektet Bergslagspendeln ges förtur i upprustningen av järnvägar.

1986/87:T523 av Ingbritt Irhammar och Marianne Andersson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen som sin mening ger

regeringen till känna vad som i motionen anförts om dubbelspår på västkustbanan.

1986/87:T524 av Paul Lestander och John Andersson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att bandelen Jörn–Arvidsjaur omedelbart överförs till riksnätet.

1986/87:T525 av Viola Claesson (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till utveckling av järnvägsnätet i västra Sverige i enlighet med vad som anförs i motionen.

1986/87:T526 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om byggande av Arlandapendel,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en fjärrtågsstation i Flemingsberg,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning av Värtajärnvägen,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utbyggnad av spårkapaciteten i Stockholmsregionen.

1986/87:T527 av Oswald Söderqvist (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag att förstaklassvagnarna på Uppsalapendeln ersätts med andraklassvagnar för att öka kapaciteten och antalet sittplatser.

1986/87:T528 av Bertil Måbrink och Jörn Svensson (båda vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en satsning på järnvägen i Blekinge.

1986/87:T529 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 kommunens innevånare att i rimlig grad ha den egna kommunen som utgångspunkt för resor.

1986/87:T530 av Lars-Ove Hagberg (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om utbyggnad av Västerdalsbanan.

1986/87:T531 av Bo Finnkvist m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att sätta in modernare lok och vagnar på linjen Karlstad–Hallsberg och dess anslutning till snabbtågen mellan Stockholm och Göteborg.

1986/87:T532 av Martin Olsson m. fl. (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning och utveckling av det norrländska järnvägsnätet samt förbättrade förutsättningar för järnvägstrafik.

1986/87:T533 av Ivar Franzén och Rune Thorén (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en kontinuerlig utbyggnad av dubbelspår på västkustbanan och en prioritering av sträckan Mölndal–Kungsbacka–Frillesås.

1986/87:T534 av Berndt Ekholm (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om behovet av medel till uppsättande av viltstängsel utefter banvallar som passerar viltstråk.

1986/87:T535 av Börje Hörnlund och Görel Thurdin (båda c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening uttala att det framtida järnvägsnätet och järnvägstrafiken i Norrland skall utredas i en parlamentariskt tillsatt utredning.

1986/87:T536 av Rosa Östh (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande prövningsförfarandet när det gäller att skapa konkurrens till SJ för trafiken Uppsala–Stockholm.

1986/87:T537 av Ulla Orring m. fl. (fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen framförts beträffande järnvägstrafiken i norr och servicefunktionerna samt långsiktig upprustning av norra stambanan, studie av förutsättningarna att anlägga fler sidospår, banrätning av sträckan Bastuträsk–Jörn, industrispår Husum–Örnsköldsvik, upprustning av inlandsbanan, särskilt bandelen Jokkmokk–Arvidsjaur, sovvagnstrafik för sträckan Storuman–Vännäs samt upprätthållande av turtäthet bl. a. med Lapplandspilen.

1986/87:T538 av Pär Granstedt och Elis Andersson (båda c) vari yrkas

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

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

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om järnvägsfrågor på Södertörn och i Södertälje.

1986/87:T539 av Sven-Olof Nordlund (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att ompröva sitt beslut gällande indragning av tåg 973–974 på övre Norrland.

1986/87:T540 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 3–6),

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

a. en långsiktig plan för järnvägstrafiken,

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

c. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att principerna i snabbare persontrafik på spår i övre Norrland skall tillämpas i trafikpolitiken.

3. att riksdagen beslutar att under anslaget D 2. Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster anvisa 147 milj. kr. utöver regeringens förslag,

4. att riksdagen beslutar att under anslaget D 1. Investeringar i järnvägens infrastruktur anvisa 340 milj. kr. utöver regeringens förslag.

5. att riksdagen beslutar att investeringar i fasta anläggningar icke finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret,

6. att riksdagen beslutar att till Investeringar i fasta anläggningar anvisa 490 milj. kr.

1986/87:T541 av Bo Södersten m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av att inrätta en Bergslagspendel.

1986/87:T542 av Stig Josefson (c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om elektrifiering och upprustning av järnvägslinjen Malmö–Ystad.

1986/87:T543 av Gunnel Liljegren m. fl. (m, fp, c, vpk) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen angetts om att den planerade nya fjärrtågsstationen i samband med Grödingebanans utbyggnad lokaliseras till Södertälje Syd.

1986/87:T544 av Karl Boo och Birgitta Hambraeus (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om elektrifiering och återuppbyggnad av Västerdalsbanan,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om återupptagande av persontrafiken på sträckan Mora–Älvdalen,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning av hela inlandsbanan,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om upprustning av banan Orsa–Bollnäs,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om snabba tågförbindelser mellan Ludvika och Stockholm.

1986/87:T545 av Karl-Anders Petersson (c) och Karl-Gösta Svenson (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av en fortsatt upprustning av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad till elektrifieringsstandard och behovet av en allmän förbättring av järnvägstrafiken till och från Blekinge.

1986/87:T546 av Ulla-Britt Åbark m. fl. (s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om en utbyggnad av västkustbanan.

1986/87:T547 av Hans Lindblad (fp) vari yrkas att riksdagen i skrivelse till regeringen framhåller betydelsen av att banan på järnvägslinjen Ljusdal–Hudiksvall behålls, i syfte att vidmakthålla handlingsfrihet för en framtida ringlinje på järnväg i Hälsingland.

Motiveringen till yrkandet finns i motion 1986/87:Ub640 (fp).

1986/87:T548 av Per-Ola Eriksson (c) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A489 (c) anförts om elektrifiering av järnvägssträckan Boden–Haparanda.

1986/87:T549 av Lars Werner m. fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna inlandsbanans betydelse för regionens överlevnad och möjlighet till utveckling,

2. att riksdagen beslutar att hela inlandsbanan skall tillhöra riksnätet,

3. att riksdagen hos regeringen begär ett förslag till elektrifiering av vissa delar av inlandsbanan.

1986/87:T550 av Gösta Andersson och Stina Gustavsson (båda c) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att järnvägen Kalmar–Göteborg snabbt får en högre banstandard och moderna personvagnar med god service till passagerarna ombord på tågen.

1986/87:T551 av Roland Brännström och Sven-Olof Nordlund (båda s) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av projekteringsmedel för förbättringar av SJ:s infrastruktur.

1986/87:T552 av Arne Svensson (m) vari yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna önskvärdheten av att SJ beaktar problemet med viltolyckor på järnvägen och vidtar åtgärder för att minska dessa i enlighet med motionen.

1986/87:T553 av Marianne Andersson m. fl. (c, m. fp) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att persontrafik bör återupptas i lämplig omfattning vid Vårgårda järnvägsstation.

1986/87:T554 av Rolf Clarkson m. fl. (m) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet E-nätet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet A-nätet,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet Kostnadsavlastningar 1982–1987,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts under avsnittet SJ:s lönsamhet,

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

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

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

1986/87:T555 av Anders G. Högmark m. fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utvecklingsförutsättningar för järnvägssträckningen Kalmar/Karlskrona–Växjö–Alvesta–Värnamo–Borås–Göteborg.

1986/87:T556 av Görel Bohlin (m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen

begär förslag till en Arlandabana i enlighet med vad som framförs i motionen helt eller delvis bör finansieras av näringslivet.

1986/87:T557 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om skyldighet för SJ att i sin trafikpolitik även ta hänsyn till miljöfrågor,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna nödvändigheten av en snabb upprustning av stambanan,
3. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att möjliggöra en försöksverksamhet med persontrafik på Dellenbanan,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att Bollnäs-Orsabanan bör återställas till normal godsbanestandard.

1986/87:T558 av Görel Bohlin och Anders Andersson (båda m) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till byggande och finansiering av en Mälarbana på sätt som i motionen framförts.

1986/87:T934 av Anna Wohlin-Andersson och Marianne Karlsson (båda c) vari yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1986/87:A466 (c) anförts om att SJ:s förbindelser med Motala måste förbättras.

Utskottet

1 Järnvägspolitikens inriktning 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 beslutet har de finansiella kraven på SJ ändrats och en översiktlig koncernstrategi lagts fast för samarbetet mellan SJ och dotterbolagen liksom mellan de olika dotterbolagen. SJ:s styrelse har det samlade ansvaret för koncernfrågorna och fungerar således som koncernstyrelse. Ett särskilt förvaltningsbolag, AB Swedcarrier, har fått det operativa ansvaret för samordningen mellan dotterbolagen och mellan bolagen och SJ.

Genom 1985 års järnvägspolitiska beslut svarar staten för en större del än tidigare av kostnaderna för infrastrukturen, dvs. bannätet. Föredragande departementschefen framhåller att 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 modifierad ekonomisk målsättning samtidigt som kraven på SJ att uppnå de nya målen skärpts betydligt.

Frågan om *SJ:s ekonomi* tas upp i motion T554 (m). Det framhålls att den socialdemokratiska regeringen tvingats till en rad olika åtgärder för att klara SJ:s ekonomi. En grundläggande princip har därvid varit att dölja statens verkliga kostnader för att upprätthålla järnvägstrafiken på nuvarande nivå. Staten har årligen avlastat SJ kostnader på drygt 700 milj. kr. per år. Den nuvarande utvecklingen är enligt motionärerna oacceptabel av två skäl. För det första är statens samlade kostnader för järnvägstrafiken i storleksord-

ningen tre miljarder kronor. För det andra innebär en kraftig subventionering av SJ en snedvridning av konkurrensen och att samhällets resurser ej används på bästa sätt. Rationaliseringar måste ske parallellt med kvalitetshöjande åtgärder både på gods- och persontrafiksidan.

Utskottet ser i likhet med föredraganden och motionärerna med stort allvar på SJ:s ekonomiska utveckling. Under år 1986 räknar SJ med att den totala resultatbristen (inkl. förräntningskrav) kommer att uppgå till 580 milj. kr. År 1990 beräknas resultatbristen uppgå till närmare två miljarder kronor. Såsom föredraganden framhåller är det mot denna bakgrund nödvändigt att pröva alla möjligheter att öka intäkterna och minska kostnaderna för att snabbt förbättra resultatet. Föredraganden fäster stor vikt vid det beslut som SJ:s styrelse tagit att se över både verksamhetens inriktning och organisation.

Utskottet förutsätter att den av SJ beslutade översynen innebär att åtgärder snarast vidtas som kan ge positiva effekter på SJ:s ekonomi. Med hänvisning härtill och till det på kommunikationsdepartementet pågående trafikpolitiska utvecklingsarbetet, som bl. a. omfattar en översyn av järnvägens kostnadsansvar, anser utskottet att motionen i denna del inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida, varför den avstyrks.

I motion T204 (c) yrkas att en *parlamentarisk utredning* tillsätts med uppgift att lägga fram förslag till ny strategi för järnvägspolitiken. Hörnstenen i en sådan strategi bör vara att bryta SJ:s monopol. Ett första steg kan bli att inrätta ett Statens Banverk som får ansvar för underhåll och byggnation av själva järnvägsbanorna. SJ:s övriga verksamhet kan ombildas till självständiga bolag, t.ex. Persontrafik AB och Godstrafik AB eller t.o.m. i flera fristående bolag t.ex. Västgods AB, Östgods AB osv. Den parlamentariska utredningen bör också studera om framtidsprojekt såsom snabbtågsförbindelse till Arlanda, Mälarbanan, ny stambana längs Norrlandskusten och utbyggnad av dubbelspår på hela västkustbanan skall genomföras.

I motionerna T232 (m) och T554 (m) framhålls att det är motiverat att överväga införandet av en s.k. *vägmodell* för SJ:s investeringar, vilken innebär att investeringarna i järnvägsnätet betalas av staten via särskilda anslag, medan SJ betalar avgifter för utnyttjandet av själva bannätet. En sådan lösning skulle enligt motionärerna underlättas av att SJ delades upp i två bolag, ett för banorna och ett för driften. Möjligheten får dock inte öppnas för ytterligare starkt ökade utgifter för järnvägstrafiken.

Även i motion T233 (fp) framhålls att *staten bör ta över ansvaret för bannätet* och utifrån regionalpolitiska, miljömässiga eller andra skäl avgöra nätets omfattning. Trafiken skall läggas ut efter ett anbudsförfarande.

I motion T540 (vpk) yrkas att en *långsiktig plan utarbetas för järnvägstrafiken*. Denna plan skall inte bara omfatta en angelägen kapacitetsökning och standardhöjning utan också nybyggnad av bandelar och omläggning av sträckor. Snabbtåg för övre Norrland är enligt motionen lika angeläget som i de tre storstäderna. I motionen yrkas vidare att vägtrafikmodellen genomförs fullt ut, dvs. att infrastrukturinvesteringarna i affärsbanenätet direktavskrivs. Staten skall ta över kostnaderna för drift och underhåll. Först med denna modell kan rättvisa konkurrensförhållanden skapas för järnvägstrafiken.

Utskottet vill inledningsvis beträffande de nu redovisade motionsyrkandena hänvisa till det trafikpolitiska utvecklingsarbete som pågår på kommunikationsdepartementet och som kommer att redovisas för riksdagen i en proposition år 1988. I detta arbete kommer järnvägsfrågorna att spela en central roll.

I samtliga nu behandlade motioner framhålls att det bör övervägas att införa en s. k.. vägtrafikmodell eller att riksdagen bör uttala att en sådan modell skall införas. Enligt utskottets mening är det väsentligt att uppnå så likartade konkurrensförutsättningar som möjligt mellan olika trafikgrenar. Utskottet anser att detta sannolikt förutsätter att en vägtrafikmodell genomförs. En sådan modell skulle innebära en uppdelning av SJ i ett banverk och ett eller flera trafikföretag. Investeringarna i infrastrukturen och underhållet av den skulle bedömas och prioriteras utifrån i princip samma värderingar som väginvesteringar, vilket bl. a. ställer krav på en utvecklad samhällsekonomisk kalkylmetodik. En sådan modell skulle också innebära att staten tar ut särskilda avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen.

Av propositionen framgår att såväl frågan om SJ har rättvisa konkurrensförutsättningar som frågan om en vägtrafikmodell skall införas kommer att tas upp i det trafikpolitiska arbetet. Utskottet som i likhet med motionärerna, anser att mycket talar för att en vägtrafikmodell bör införas anser dock att resultatet av det trafikpolitiska utvecklingsarbetet bör avvaktas. Motionerna bör därför lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T204 (c) framhålls att de propåer som kommer från SJ om en rad *indragningar av tågförbindelser* som skall ersättas med busstrafik på de riksnätsbanor som tillhör det ersättningsberättigade nätet måste avvisas.

Föredraganden anser att det behövs ytterligare överväganden och beslutsunderlag om regionalpolitiska och miljömässiga konsekvenser vid avvägningar mellan tåg och buss för att få kunskap om hur kollektivtrafiken skall kunna förbättras. I det trafikpolitiska utvecklingsarbetet kommer denna fråga att belysas. I avvaktan på detta arbete har regeringen föreskrivit att SJ i stort skall bibehålla nuvarande interregionala trafikutbud. Med det anförda synes syftet med motionsyrkandet tillgodosett, varför det inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del.

I motion T204 (c) framhålls vidare att målsättningen för *kombitrafiken* bör höjas.

Riksdagen har uttalat att en målmedveten satsning på kombitrafiken, dvs. transport av trailers på järnväg är angelägen ur miljösynpunkt. Målet är att kombitrafiken skall omfatta 3 milj. ton år 1990. Av propositionen framgår att kombitranpsorterna uppgick till 1,2 milj. ton år 1986 och att goda förutsättningar finns för en fortsatt volymtillväxt. Föredraganden framhåller liksom motionärerna att en viss del av transporterna avser överflyttning av gods som tidigare transporterats med fartyg från framför allt Finland till kontinenten.

Utskottet ser för sin del positivt på den snabba ökningen av kombitrafiken. Goda förutsättningar finns att uppnå målet 3 milj. ton år 1990. Enligt vad utskottet erfarit kommer detta mål att ses över i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet. Utskottet förutsätter att ett nytt mål för kombitrafiken

på 1990-talet, som kommer att ligga på en högre nivå än nu gällande mål, kommer att presenteras i den trafikpolitiska propositionen.

Med det anförda torde syftet med motionen i denna del vara tillgodosett varför den inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion T226 (s) framhålls att *regionala styrelser* bör inrättas för SJ.

Av propositionen framgår att SJ fattat beslut om att se över både inriktningen och organisationen av SJ:s verksamhet. Utskottet som anser att denna översyn bör avvaktas avstyrker motionen i denna del.

I motion T338 (m) framhålls att den nya *plan- och bygglagen* bör innehålla bestämmelser som ålägger kommunerna att planera för järnväg vid utformandet av detaljplaner för industrier.

Riksdagen har nyligen fattat beslut om att en ny plan- och bygglag skall träda i kraft den 1 juli 1987. Utskottet är för sin del inte berett att förorda någon ändring i denna lag och avstyrker därför motionen i denna del.

I motion T557 (c) yrkas att SJ skall ha skyldighet att i sin trafikpolitik även ta hänsyn till *miljöfrågor*.

Av propositionen framgår att miljöfrågorna spelar en central roll i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet. Utskottet som anser att resultatet av detta arbete bör avvaktas avstyrker motionen i denna del.

2 Anslagsfrågor för budgetåret 1987/88

2.1 Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur

Under anslaget finansieras sådana investeringar i fasta anläggningar som har en direkt parallell till samhällets väginvesteringar. Investeringar i det ersättningsberättigade nätet 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 gäller i enlighet med de överenskommelser som träffats mellan berörda intressenter att SJ skall förränta 10 %. För spårutbyggnaden söder om Flemingsberg gäller dock särskilda regler.

Föredraganden anser det angeläget med en förstärkt investeringsnivå i järnvägssystemet. Betydande satsningar krävs för att modernisera såväl de fasta anläggningarna som den rullande materielen. Nuvarande anslagsnivå skapar dock en ohållbar situation för landets järnvägsnät under resten av 1990-talet med tanke på de omfattande spårutbyggnader som skall utföras enligt avtalet mellan SJ, Stockholms läns landsting och staten. För innevarande budgetår kommer Stockholmsutbyggnaden att belasta SJ:s investeringsanslag med 230 milj. kr., medan påföljande år ca 500 milj. kr. beräknas tas i anspråk med nuvarande regler.

Enligt föredraganden är det angeläget att dessa investeringar inte tränger ut andra angelägna investeringar i landet. Han förordar därför att Stockholmsinvesteringarna fr.o.m. nästa budgetår finansieras genom att SJ tar upp lån från riksgäldskontoret. Det bör ankomma på regeringen att ange ramens storlek som för nästa budgetår beräknas till 500 milj. kr.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden anfört om finansiering av investeringar i Stockholmsområdet.

För övriga järnvägsinvesteringar i infrastrukturen föreslår föredraganden att 760 milj. kr. anvisas under nästa budgetår. Jämfört med den del av anslaget för innevarande budgetår som är tillgänglig för investeringar utanför Stockholmsområdet innebär detta en real ökning.

I motion T224 (m) yrkas att riksdagen anvisar 50 milj. kr. för investeringar i järnvägens infrastruktur. Enligt motionen finns det i SJ-koncernen en rad företag som helt eller delvis bör säljas ut på den öppna marknaden. 290 milj. kr. av de sålunda influtna medlen bör finansiera investeringar i infrastrukturen. SJ bör vidare få låna 360 milj. kr. för att finansiera sådana investeringar.

I motion T540 (vpk) yrkas att riksdagen anvisar 1 100 milj. kr. under nästa budgetår för investeringar i järnvägens infrastruktur.

Utskottet anser för sin del det av föredraganden beräknade medelsbehovet – 760 milj. kr. – vara väl avvägt. Det innebär en real ökning av investeringarna, utanför stockholmsområdet. Beaktas även dessa investeringar, som föreslås finansieras genom lån i riksgäldskontoret, innebär förslaget en betydande ökning med 320 milj. kr. eller ca 35 % jämfört med innevarande års anslag. Utskottet är inte berett att nu förorda någon utförsäljning av bolag inom SJ-koncernen. Frågorna om SJ-koncernens omfattning övervägs för närvarande av SJ:s förvaltningsbolag, AB Swedcarrier. SJ:s styrelse har att ta slutlig ställning till Swedcarriers förslag. Inte heller är utskottet berett att förorda att SJ:s investeringar i infrastrukturen, vid sidan av Stockholmsinvesteringarna, finansieras genom upplåning.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker regeringens förslag att 760 milj. kr. anvisas för investeringar i järnvägens infrastruktur och avstyrker motionerna T224 (m) och T540 (vpk) i denna del.

I motion T534 (s) yrkas att staten avsätter särskilda medel för uppsättande av *viltstängsel* utefter järnvägens banvallar. Enligt motionen har på mindre än två år 49 älgar samt minst lika många andra vilda djur förolyckats på den sju km långa sträckan Herrljunga–Källeryd.

Även i motion T552 (m) tas frågan om viltstängsel upp. Enligt motionären borde det vara en väl motiverad åtgärd för SJ att på utsatta sträckor, exempelvis Herrljunga–Källeryd, sätta upp viltstängsel.

Enligt utskottets mening är det angeläget att så långt möjligt undvika olyckor av det slag som tas upp i motionerna. Utskottet vill erinra om att det längs järnvägen finns viltstängsel som finansierats med hjälp av sysselsättningsmedel. Denna möjlighet kan självfallet även utnyttjas på den i de två motionerna utpekade sträckan. Detta är emellertid en sak för i första hand arbetsmarknadsmyndigheterna och SJ att avgöra. Utskottet som förutsätter att SJ noga följer denna fråga är inte berett att föreslå att särskilda medel anvisas för viltstängsel eller att riksdagen skall föreskriva att stängsel skall uppsättas på viss sträcka. Motionerna avstyrks därför.

2.2 Affärsrörelsens investeringar

När det gäller finansieringen av trafikrörelsens investeringar i rullande materiel, fordon m. m., har SJ sedan 1985 års järnvägspolitiska beslut möjlighet till upplåning i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor. Föredraganden anser att denna finansieringsform fortsättningsvis också bör gälla för *rörelsens fasta anläggningar*. Det bör ankomma på regeringen att ange en ram för de investeringar som får finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret. Föredraganden beräknar ramen för nästa budgetår till 490 milj. kr.

I motion T540 (vpk) yrkas avslag på regeringens förslag att investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar skall finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret. Vidare yrkas att riksdagen anvisar 490 milj. kr. för dessa investeringar. Motionärerna vill inte acceptera att SJ genom propositionens förslag belastas med ytterligare ränteutgifter.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att investeringarna i trafikrörelsens fasta anläggningar bör finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret. Därigenom kan de ekonomiska villkoren för affärsdelen inom SJ ytterligare anpassas till vad som gäller inom transportbranschen i övrigt. Av det anförda följer att yrkandena i motion T540 (vpk) avstyrks i denna del.

Föredraganden räknar med att medelsbehovet under nästa budgetår för *rullande materiel* är 950 milj. kr. Regeringen kommer senare att fastställa denna ram.

När det gäller *finansieringsavtal med EUROFIMA och leasing av godsvagnar* via SJ-invest anser föredraganden att investeringsramen bör bibehållas oförändrad, dvs. 70 milj. kr. Föredraganden föreslår vidare att SJ genom SJ Invest ges möjlighet att stimulera utvecklingen mot en ökad *privatvagnsanvändning*. Han tillstyrker därför SJ:s förslag om privatvagnsuthyrning men anser att finansieringen bör ske inom en ram som regeringen fastställer. För nästa budgetår beräknas ramen för anskaffning av godsvagnar som hyrs ut till SJ:s godskunder för privatvagnsanvändning till högst 30 milj. kr.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i nu berörda delar.

2.3 Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster

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.

Det sammanlagda medelsbehovet enligt propositionen uppgår till 1 364 milj. kr. under nästa budgetår. Fördelningen på olika ändamål framgår av nedanstående tabell.

Ändamål	Anvisat 1986/87 milj. kr.	Propositionens förslag för 1987/88 milj. kr.
Drift av det ersättningsberättigade bannätet	1 262,0	1 278,0
Förstärkt banunderhåll utanför riksnätet	10,0	10,0
Bibehållande av vissa olönsamma stationer	1,0	–
Trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar	25,0	26,0
Vissa övriga kostnader vid järnvägskorsningar	40,0	42,0
Fortsatta rabattåtgärder i persontrafik på järnväg	25,0	–
Ersättning för vissa kapitalkostnader	3,0	8,0
Projektering av sysselsättningsinvesteringar	–	–
	1 366,0	1 364,0

För *drift av det ersättningsberättigade nätet* har föredraganden beräknat 1 278 milj. kr. och därvid beaktat att kostnadsnivån i tågtrafiken bör kunna nedbringas genom sedvanlig rationalisering.

Den ersättning SJ får för *trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder* betingas huvudsakligen av vägtrafikens säkerhetskrav. Föredraganden som anser det angeläget att påskynda arbetet med att förbättra säkerheten vid järnvägskorsningar understryker att SJ med egna medel i betydande utsträckning bidrar till en bättre säkerhet. Den totala resursinsatsen vid SJ under innevarande budgetår beräknas till 60 milj. kr.

Den ersättning som SJ får för *kommersiellt icke motiverade rabatter* har successivt avvecklats. För närvarande anvisas över detta anslag endast bidrag för att tillhandahålla pensionärsrabatter. Enligt propositionen bör detta bidrag avvecklas under nästa budgetår. Det framhålls att SJ självfallet i likhet med vad som redan gäller för inrikesflyget och för den långväga busstrafiken har möjlighet att erbjuda även pensionärerna rabatter utan krav på särskild ersättning av statsmakterna.

I motion T224 (m) yrkas att riksdagen anvisar 1 280 milj. kr. vilket innebär *84 milj. kr. mindre än regeringens förslag.*

I motion T540 (vpk) yrkas att riksdagen till förevarande anslag anvisar *147 milj. kr. utöver regeringens förslag.*

Utskottet tillstyrker för sin del den av föredraganden föreslagna medelsanvisningen och föreslår sålunda att 1 364 milj. kr. anvisas under förevarande anslag. Motionsyrkandena avstyrks därför.

I motion T554 (m) framhålls att de starkt ökande *kostnaderna för den ersättningsberättigade trafiken* gör det omöjligt att i framtiden bibehålla i första hand persontrafiken på dessa banor. Riksdagen bör ge regeringen i uppdrag att presentera vilken trafik som i första hand bör prövas syftande till att statens framtida årliga kostnader för den ersättningsberättigade trafiken ej skall överstiga en miljard kronor.

De frågor som tas upp i motionen behandlas i det trafikpolitiska utvecklingsarbetet. I avvaktan på resultatet av detta arbete avstyrker utskottet motionen i denna del.

I motion T204 (c) framhålls att det ersättningsberättigade nätet inte får eftersättas. För investeringar i infrastrukturen, t.ex. banor och banvallar bör *AMS-medel kunna ställas till förfogande.* Även på de banor där persontrafiken redan är nedlagd måste rimligt underhåll ske för att inte också godstrafiken skall riskera att försvinna.

I motion T505 (s) framhålls att det är angeläget att vissa investeringar kan komma i gång så snart som möjligt. Det gäller Bergslagspendeln och vissa delar av Mälarbanan. Dessa investeringar kan också vara erforderliga från arbetsmarknadssynpunkt. *En objektreserv bör omedelbart projekteras.*

I motion T551 (s) framhålls att en alternativ ny bansträckning av norra stambanan skulle kunna klara kapacitetsproblemen. Om detta skall bli möjligt att genomföra *behöver SJ medel för projektering.*

Enligt 1985 års järnvägspolitiska beslut skall SJ planera för sysselsättningsskapande investeringar motsvarande 20 % av de totala investeringarna i fasta anläggningar. SJ har begärt att få bidrag med 30 milj. kr. för de merkostnader som uppstår då SJ tvingas bygga upp en projekteringsreserv. Föredraganden har emellertid avvisat detta förslag bl. a. med hänvisning till att SJ:s kostnadsansvar kommer att övervägas inför ett trafikpolitiskt beslut år 1988.

Utskottet delar föredragandens uppfattning och avstyrker således att särskilda projekteringsmedel anvisas. Såsom framgår av det föregående åligger det SJ att upprätta en objektreserv. I denna reserv bör självfallet upprustningsarbeten på det ersättningsberättigade nätet ingå, vilket möjliggör investeringar på detta nät med hjälp av AMS-medel. Utskottet är emellertid inte berett att föreskriva vilka investeringsprojekt som skall ingå i SJ:s objektsreserv. Av det anförda följer att de nu behandlade motionsyrkandena avstyrks.

2.4 Anslaget Särskilda investeringar vid statens järnvägar

Från anslaget betalas investeringar på västkustbanan enligt den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning. Dubbelspår kommer enligt planan att anläggas under perioden 1986/87–1989/90 på tre delsträckor, nämligen Brännarp–Getinge, Almedal–Mölndals nedre och Halmstad–Trönninge. Investeringarna beräknas kosta 255 milj. kr. Riksdagen har beslutat att dessa investeringar skall finansieras över statsbudgeten (prop. 1986/87:25, TU 6, rskr. 42). Medelsbehovet under budgetåret 1987/88 beräknas till 100 milj. kr. SJ skall föränta 20 % av detta belopp.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i här berörd del.

3 Försäljningar av viss egendom för turistjärnvägsverksamhet

I propositionen tas frågan upp om försäljning av viss statlig egendom på den smalspåriga järnvägen mellan Växjö och Västervik. Persontrafiken på järnvägen lades ned den 20 augusti 1984. SJ har träffat överenskommelse med det nybildade Växjö–Hultsfred–Västervik Järnvägsaktiebolag (VHVJ) om överlåtelse av banan till bolaget för att den därmed skall kunna utnyttjas för turisttrafik.

Avtalet mellan SJ och VHVJ innefattar överlåtelse av all fast egendom på sträckan Jenny–Sandsbro (Växjö kommungräns) för en köpeskilling av 7,25 milj. kr. SJ och VHVJ har kommit överens om bolagets utnyttjande av smalspåret på sträckan Västervik–Jenny. Ett villkor för avtalet är vidare att VHVJ och Växjö kommun kan träffa överenskommelse om banans utnyttjande på sträckan Sandsbro–Växjö station. Avtalet har slutits under förbehåll av regeringens medgivande vilket i sin tur kräver riksdagens godkännande.

Utskottet tillstyrker regeringens förslag om försäljning av viss statlig egendom för turistjärnvägsverksamhet.

4 Vissa större investeringsprojekt

I detta avsnitt behandlas ett antal motionsyrkanden rörande vissa större investeringsprojekt. Gemensamt för projekten är att de är mycket dyra och att SJ på egen hand inte har någon möjlighet att finansiera och förränta investeringarna. De är med andra ord inte lönsamma för SJ. Om projekten skall genomföras krävs därför att en samhällsekonomisk bedömning görs som visar att så bör ske. I en sådan bedömning måste ingå uppgifter om hur stor del av kostnaderna som olika intressenter är beredda att bidra med. Sådana intressenter kan, vid sidan av staten och SJ, t.ex. vara kommuner, landsting, luftfartsverket, flygbolag och näringslivet.

För att skapa underlag för det kommande trafikpolitiska beslutet har kommunikationsdepartementet beslutat utreda de företags- och samhällsekonomiska förutsättningarna att genomföra vissa större investeringsprojekt. Exempel på sådana projekt är Arlandabanan, Mälarbanan, Svealandsbanan, Bergslagsbanan, lokaliseringen av nya fjärrtågsstationer söder och norr om Stockholm, fortsatt utbyggnad av västkustbanan samt Götalandsbanan och ostkustbanan.

Kommunikationsdepartementet har vidare beslutat utreda förutsättningarna för utvecklingen av den kollektiva persontransportförsörjningen till och från norra Sverige. Utredningen skall bl.a. belysa ett järnvägsalternativ som innebär att järnvägsförbindelserna till norra Sverige byggs ut så att de svarar mot högt ställda krav. Ett järnvägs-/bussalternativ som innebär att den långväga kollektiva persontrafiken byggs upp kring knutpunkter för samordning mellan järnväg och buss skall också belysas liksom ett buss-/flygalternativ som innebär att huvuddelen av den reguljära persontrafiken med tåg dras in norr om Sundsvall.

De olika utredningarna kommer att ligga till grund för det förslag till trafikpolitiskt beslut som skall föreläggas riksdagen år 1988.

Yrkanden om järnvägsförbindelse till Arlanda flygplats och vissa övriga investeringar i Stockholmsregionen tas upp i följande motioner.

I motion T227 (fp) framhålls att en spåranknytning till Arlanda flygplats genom en flyttning av stambanan är intressant samt att pendeltågstrafiken behöver ytterligare dubbelspår på sträckorna Älvsjö–Västerhaninge och Ulriksdal–Upplands Väsby.

I motion T526 (vpk) framhålls att en tågförbindelse med Arlanda flygplats skulle förbättra miljön och skapa bättre förbindelser för Uppsala och Stockholm med Arlanda. Vidare bör enligt motionärerna ytterligare spårutbyggnader göras. Det gäller dubbelspår Kallhäll–Kungsängen och vidare till Bro–Bålsta, dubbelspår Älvsjö–Västerhaninge samt upprustning av Värtajärnvägen.

Enligt motion T538 (c) skulle Stockholms läns förbindelser med Arlanda flygplats avsevärt underlättas om Arlanda fick en järnvägsförbindelse. Motionärerna anser också att det är angeläget att en upprustning av Södertälje Södra omedelbart kommer till stånd.

I motion T554 (m) framhålls att kompletterande spårförbindelse bör diskuteras för vissa specialsträckor såsom Stockholm–Arlanda. Privatfinansiering bör därvid övervägas.

I motion T556 (m) framhålls att en spårförbindelse till Arlanda flygplats från Stockholm C via Märsta till Arlanda och sedan åter till stambanan via Knivsta skulle ge Arlanda väsentligt snabbare, bekvämare och kapacitetsstarkare förbindelser med Stockholmsregionen i övrigt och med angränsande län. Regeringen bör enligt motionären utarbeta förslag till en sådan förbindelse som helt eller delvis skall finansieras av näringslivet.

Enligt utskottets mening har frågan om en snabbtågsförbindelse till Arlanda flygplats stor betydelse för såväl Storstockholmsområdet som för övriga delar av landet. Detta framgår också av motionerna. Innan ett beslut i denna fråga kan tas måste en samhällsekonomisk bedömning göras. Av det föregående framgår att regeringen tillkallat en utredare som fått i uppgift att undersöka de företags- och samhällsekonomiska förutsättningarna för olika investeringar i Storstockholmsområdet, bl.a. Arlandabanan och nya dubbelspår för både pendel- och fjärrtåg. Resultatet av denna utredning liksom regeringens förslag till trafikpolitiskt beslut bör avvaktas. Utskottet anser därför att motionsyrkandena inte nu påkallar någon åtgärd från riksdagens sida och avstyrker följaktligen desamma.

I ett flertal motioner tas frågan om olika fjärrtågsstationers lokalisering i Stockholmsregionen upp. Det gäller dels om en eventuell fjärrtågsstation, Stockholm Syd, skall lokaliseras i Älvsjö eller Flemingsberg. Det gäller vidare krav på att ge Grödingebanan mellan Flemingsberg och Järna en nordligare sträckning vilket skulle göra det möjligt att anlägga en ny fjärrtågsstation i Södertälje.

I motionerna T526 (vpk) och T538 (c) framhålls att en fjärrtågsstation, Stockholm Syd, bör förläggas till Flemingsberg. Enligt motion T227 (fp) talar såväl miljöskäl som ekonomiska skäl för Älvsjö.

I de likalydande motionerna T520 (s) och T543 (m, fp, c, vpk) yrkas att den planerade nya fjärrtågsstationen i samband med Grödingebanans utbyggnad lokaliseras till Södertälje Syd. Enligt motionerna är detta alternativ både från samhällsekonomiska och företagsekonomiska synpunkter vida överlägset det förslag som innebär en fjärrtågsstation i Järna. Det framhålls vidare att det senare förslaget med stor sannolikhet innebär att Södertälje kommuns och näringslivets utveckling försvåras.

Även i motionerna T227 (fp) och T538 (c) framhålls att det bör övervägas att lokalisera en fjärrtågsstation till Södertälje Syd.

Olika fjärrtågsstationers lokalisering är i första hand en fråga för SJ att avgöra. Om skilda intressenter gör bedömningar som avviker från SJ:s finns möjlighet för dessa att uppta förhandlingar med SJ. Lokaliseringen av fjärrtågsstationer norr och söder om Stockholm hör också till de frågor som tas upp av den utredare som undersöker de företags- och samhällsekonomiska förutsättningarna för olika investeringar i Storstockholmsområdet.

SJ har nyligen inkommit till regeringen med en expropriationsansökan som innebär att Grödingebanan skulle ges en sådan sträckning att den inte passerar Södertälje. SJ motsätter sig dock inte en av Södertälje kommun framtagen alternativ bansträckning om den försening som följer därav blir måttlig och någon annan än SJ betalar merkostnaderna. Utskottet anser för sin del att detta är ett intressant alternativ som ingående bör prövas i utredningsarbetet. Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av pågående utredningar avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

4.2 Mälarbanan m.m.

Enligt motion T227 (fp) bör en ny Mälarbana knytas till stambanan i trakten av Häggvik. Därmed skapas underlag för en ny fjärrtågsstation, Stockholm Norr.

I motion T503 (vpk) yrkas dels att riksdagen begär att regeringen låter rusta upp och bygga ut Mälarbanan, dels att SJ:s vagnverkstad i Örebro åter skall öppnas och att SJ:s centrala verkstäder i Örebro byggs ut.

I motion T505 (s) framhålls att Mälarbanan, dvs. ett snabbtåg från Hallsberg via Örebro, Eskilstuna/Västerås till Stockholm kan knyta samman regionen till en bättre fungerande enhet. Det yrkas därför att detta projekt prioriteras.

Vidare begärs att regeringen tar initiativ till förhandlingar med SJ och AB Storstockholms Lokaltrafik (SL) om Mälarbanans framtida sträckning inom nordvästra Stockholmsregionen samt hur den skall finansieras.

I motion T558 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till byggande och finansiering av en Mälarbana. Enligt motionen borde SJ, berörda kommuner och näringslivet gemensamt kunna bidra till förverkligandet av denna bana.

Utskottet har tidigare framhållit att den tätbefolkade Mälarregionen är ett av de områden i Sverige där en utbyggd kapacitet av SJ:s persontrafik och minskade restider utan tvekan skulle kunna få betydande effekter i form av ökat tågresande. Detta förutsätter emellertid omfattande investeringsinsat-

ser från SJ:s sida vilka måste vägas mot angelägna satsningar även på andra håll i landet (TU 1985/86:17).

En förstudie av Mälarbanan pågår för närvarande. I ledningsgruppen för denna studie ingår berörda kommuner och länsstyrelser samt representanter för SJ och staten.

Som framgår av den tidigare redovisningen under detta avsnitt tillhör Mälarbanan också de projekt som regeringen låter utreda i särskild ordning. I denna utredning skall de företags- och samhällsekonomiska förutsättningarna för Mälarbanan studeras.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att Mälarbanan sannolikt skulle få stor betydelse för utvecklingen inom berörda regioner. Med tanke på de stora kostnader som är förknippade med projektet är det enligt utskottets mening nödvändigt att noga studera förutsättningarna för ett genomförande. Resultatet av pågående utredningsarbete bör därför avvaktas. Med det anförda anser utskottet att motionerna i denna del inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida varför de avstyrks.

Frågorna om SJ:s vagnverkstad och SJ:s centrala verkstäder i Örebro som tas upp i motion T503 (vpk) bör enligt utskottets mening avgöras av SJ. Utskottet avstyrker därför yrkandet.

4.3 Bergslagspendeln

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

I motion T505 (s) yrkas att Bergslagspendeln prioriteras i investeringsplaneringen.

I motion T508 (vpk) framhålls att Bergslagspendeln är en mycket lönsam investering samt att byggnads- och förbättringsarbeten snabbt bör komma till stånd på banan Ludvika–Västerås.

I motion T521 (fp) framhålls att en Bergslagspendel bör inrättas och att denna bana, förutom en banteknisk upprustning, erfordrar snabba och någorlunda tätt gående persontåg Ludvika–Västerås. En synkronisering måste ske med tågen på Mälarbanan.

I motion T522 (m) yrkas att projektet Bergslagspendeln ges förtur vid upprustningen av järnvägar.

Även i motionerna T541 (s) och T544 (c) understryks Bergslagspendelns betydelse för utvecklingen i regionen.

Frågan om Bergslagspendeln hänger samman med ett eventuellt byggande av Mälarbanan. Bergslagspendeln hör liksom Mälarbanan till de projekt som på regeringens uppdrag utreds i syfte att ge underlag för det kommande trafikpolitiska beslutet. Utskottet anser att detta arbete bör avvaktas och avstyrker därför de nu behandlade motionsyrkandena.

4.4 Västkustbanan

I motionerna T202 (c) och T212 (fp), framhålls att västkustbanan bör byggas ut genom Bohuslän och anslutas till det norska järnvägsnätet för att därigenom möjliggöra en förbindelse med Oslo.

I motion T222 (c) framhålls att Sverige i bl.a. nordiska sammanhang bör verka för att planeringen inriktas på att skapa en skandinavisk järnvägslänk som knyter samman Osloregionen och Västsverige med Centraleuropa.

I motion T228 (fp) framhålls att det är viktigt att så snart som möjligt bygga en järnvägstunnel genom Hallandsåsen.

I motion T514 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om en skyndsam utredning som kan ligga till grund för en utbyggnad av västkustbanan till Oslo.

Enligt motion T525 (vpk) bör västkustbanan rustas upp, nya dubbelspår och ett nytt enkelspår mellan Varp och norska gränsen byggas. Därigenom kan en tvåspårig förbindelse Oslo–Malmö erhållas genom dels dubbelspår, dels alternativspår.

I motion T523 (c) framhålls att västkustbanan snarast bör byggas ut till dubbla spår på sträckan Göteborg–Helsingborg.

I motionerna T517 (fp) och T546 (s) framhålls att dubbelspår bör byggas på sträckan Mölndal–Kungsbacka. Enligt motion T533 (c) bör sträckan Mölndal–Kungsbacka–Frillesås prioriteras.

Med anledning av nämnda motionsyrkanden vill utskottet liksom tidigare framhålla att det är angeläget att förbättra kapaciteten på västkustbanan. Riksdagen har också beslutat om betydande utbyggnader. Sålunda skall enligt den nordiska handlingsplanen för ekonomisk utveckling och full sysselsättning dubbelspår byggas på tre delsträckor, nämligen Brännarp–Getinge, Almedal–Mölndals nedre och Halmstad–Trönninge. Investeringarna beräknas totalt kosta 255 milj. kr.

SJ kan på egen hand inte förränta en fortsatt dubbelspårutbyggnad på västkustbanan. De tre ovan nämnda delsträckorna förräntar SJ till endast 20 %. Som tidigare redovisats låter regeringen för närvarande utreda de företags- och samhällsekonomiska förutsättningarna för en ytterligare utbyggnad av Västkustbanan. Utskottet förutsätter att utredningsarbetet bedrivs skyndsamt.

Utskottet vill vidare erinra om att SJ genomfört en betydande upprustning av förbindelserna till Norge. Sålunda har banan Kornsjö–Mellerud upprustats för 70 milj. kr. Några planer från SJ:s sida att knyta samman Bohusbanan med det norska järnvägsnätet finns inte.

I avvaktan på resultatet av pågående utredningsarbete och den trafikpolitiska propositionen som kommer att föreläggas riksdagen nästa år anser utskottet att motionsyrkandena inte påkallar någon riksdagens åtgärd och avstyrker därför desamma.

4.5 Götalandsbanan

I motion T516 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att utreda en järnvägsförbindelse Göteborg–Borås–Ulricehamn–

Jönköping–Stockholm. Enligt motionären skulle en sådan järnvägsförbindelse få mycket stor betydelse för Sjuhäradsbygden.

I motion T220 (c) framhålls att de kollektiva persontransporterna till och från Skaraborgs län i hög grad är beroende av järnvägen. Enligt motionen måste varje förändrad sträckning av västra stambanan avvisas.

Som utskottet redan redovisat ingår Götalandsbanan bland de projekt som utreds på regeringens uppdrag. Denna bana utreds även på lokalt initiativ. I avvaktan på resultatet av detta utredningsarbete anser utskottet att motionsyrkandena inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida, varför de avstyrks.

5 Inlandsbanan med bibanor

Enligt 1985 års järnvägspolitiska beslut skall frågan om persontrafikens framtid på bandelarna Gällivare–Arvidsjaur–Storuman och Brunflo–Sveg–Mora prövas om 4–5 år. Först då ansågs det möjligt att bedöma de långsiktiga trafikbehoven med utgångspunkt från möjligheterna att t. ex. öka turismen. Sträckan Storuman–Östersund tillhör riksnätet. Vid detta tillfälle beslutades också att prövningen av persontrafiken på bandelen Arvidsjaur–Jörn skulle senareläggas så att den kunde ske samtidigt med prövningen av inlandsbanan. I avvaktan på de närmare utvärderingarna som behövde göras skulle persontrafiken bibehållas i princip oförändrad, vilket inte uteslöt att berörda trafikhuvudmän kunde köpa extra tågtrafik av SJ.

Utskottet har inte ändrat uppfattning i denna fråga. Vidare förutsätter utskottet att inlandsbanans framtid kommer att tas upp i den trafikpolitiska proposition som kommer att föreläggas riksdagen år 1988.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet yrkandena i motionerna T204 (c) och T549 (vpk) att *hela inlandsbanan skall föras till riksnätet.*

Detsamma gäller yrkandet i motion T524 (vpk) om att *bandelen Arvidsjaur–Jörn omedelbart skall föras till riksnätet.*

Utskottet avstyrker vidare yrkandena i motionerna T223 (c) och T506 (c) om *upprustning av inlandsbanan södra del*, T226 (s) beträffande *extra resurser för upprustning och underhåll av inlandsbanan* och T532 (c) om *upprustning av inlandsbanan och tvärförbindelserna i Norrland.*

Det gäller också motionerna T537 (fp) om *upprustning av inlandsbanan särskilt bandelen Jokkmokk–Arvidsjaur*, T544 (c) om *upprustning av hela inlandsbanan* samt T549 (vpk) om *elektrifiering av vissa delar av Inlandsbanan.* Utskottet avstyrker också yrkandet i den sistnämnda motionen att regeringen skall ges till känna vad som i motionen anförs om *banans betydelse för regionens överlevnad och möjlighet till utveckling.*

6 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

6.1 Västerdalsbanan

1985 års järnvägspolitiska beslut innebar att bandelen Malung–Borlänge fördes till riksnätet, vilket betyder att den kommer att finnas kvar under

överskådlig tid. Persontrafiken på sträckan Malungsfors–Sälen lades ned år 1969. Rälsen är numera uppriven.

I motionerna T501 (s), T530 (vpk) och T544 (c) begärs att Västerdalsbanan rustas upp och byggas ut till Sälen. I motion T216 (fp) yrkas att ett principbeslut fattas om hur trafiksituationen i Västerdalälvens dalgång skall lösas och då i första hand om en ny järnväg skall byggas eller om en upprustning av vägnätet skall prioriteras.

En arbetsgrupp bestående av berörda kommuner har utrett frågan om en utbyggnad av banan till Sälen samt en upprustning och elektrifiering av sträckan Borlänge–Malung. De totala kostnaderna beräknas till ca 700 milj. kr. Länsstyrelsen har i en framställning till regeringen ställt sig bakom förslaget och begärt att projektet genomförs.

Utskottet är liksom tidigare år inte berett att föreslå att riksdagen skall göra ett uttalande för en utbyggnad och upprustning av Västerdalsbanan. Enligt utskottets mening bör SJ pröva denna fråga. Om SJ inte kan genomföra investeringen men ändå anser att den är angelägen. för att ett väl fungerande järnvägsnät skall kunna upprätthållas. ankommer det på SJ att anmäla detta för regeringen. Utskottet är inte heller berett att göra ett principuttalande av det slag som begärs i motion T216 (fp).

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

6.2 Skåne

I motionerna T207 (c), T512 (c), T513 (s), T542 (c) och T228 (fp) begärs att bandelen Malmö–Ystad elektrifieras och upprustas. I flera av motionerna yrkas också att regeringen anvisar erforderliga medel. I motion T228 (fp) begärs vidare att pendeltågstrafik inrättas på vissa sträckor, att persontrafiken återupptas på sträckan Malmö–Staffanstorp–Dalby samt att en ny bana byggs mellan Hjärup och Staffanstorp.

Utskottet har för sin del förestående för synpunkten att etablerandet av pendeltågstrafik. vilket förutsätter elektrifiering, på sträckan Malmö–Ystad kan vara en rationell lösning. Enligt utskottets mening bör dock denna fråga i första hand avgöras av SJ och berörd trafikhuvudman eftersom trafiken är av lokal och regional karaktär.

Enligt vad utskottet erfarit har kommunikationsdepartementet tagit initiativ till överläggningar med länstyrelsen och länstrafiken i Malmöhus län, berörda kommuner samt SJ för att utröna hur stor del av investeringskostnaden som de olika intressenterna är beredda att bidra med.

Utskottet anser att de övriga yrkanden som förs fram i motion T228 (fp) också är frågor som bör avgöras av SJ och berörd trafikhuvudman.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

I motion T507 (s) framhålls att Hässleholm bör göras till ett transportcentrum i Skåne. Verksamheter som omnämns i motionen är etablerandet av en rangerbangård, koncentrerad vagnslasttrafik och kombitrafik.

Enligt vad utskottet erfarit pågår inom SJ ett arbete som syftar till att

bedöma var framtida transportcentra skall etableras. Utskottet anser att denna fråga bör avgöras av SJ. Motionen avstyrks därför.

6.3 Norrland

I motion T532 (c) begärs att planerade investeringsprogram för norra stambanan genomförs utan senareläggande, att anslutningstrafiken fås att fungera, att service- och prissättningsfrågorna beaktas, att konkurrensförhållandena blir rättvisa och att beredskapsskäl beaktas vid överväganden om de norrländska järnvägarna.

Även i motion T537 (fp) understryks nödvändigheten av att rusta upp norra stambanan.

I motion T557 (c) framhålls att det framför allt är genom en upprustning av stambanan som SJ har möjlighet att konkurrera med flyget. Upprustningsarbetena behöver tidigareläggas.

I motion T535 (c) yrkas att det framtida järnvägsnätet och järnvägstrafiken i Norrland utreds i en parlamentariskt tillsatt utredning. Enligt motionen bör ostkustbanan, Sundsvall–Luleå, beslutas och utbyggas i en enda etapp för att avgörande systemeffekter skall kunna uppnås. Godstrafiken kräver en kapacitetsutbyggnad. Enligt motionen måste det redan nu övervägas om en sådan utbyggnad skall ske med dubbelspår längs stambanan eller genom en förlängd ostkustbana.

I motion T226 (s) begärs att regeringen agerar för att möjliggöra upprustning av banan Östersund–Storlien bl.a. med hänvisning till den stora expansionen av turistanläggningar.

I motion T515 (c) begärs att regeringen tillsätter en utredning som klarlägger transportkapaciteten till den svenska fjällvärlden och ger förslag på hur det spårbundna transportnätets kapacitetet för persontransporter skall kunna förstärkas till gagn för den regionala utvecklingen i landets stödområden.

Utskottet vill erinra om att ett omfattande upprustningsarbete pågår på norra stambanan. Godstrafikutvecklingen gör det nödvändigt att bygga ut linjekapaciteten främst på sträckan Ånge–Boden. På delsträckan Moradal–Dysjön är dubbelspårsutbyggnaden klar. Sträckan öppnades för trafik förra året. En rad åtgärder planeras av SJ under den närmaste femårsperioden.

Av propositionen framgår att föredraganden räknar med att den föreslagna medelsanvisningen innebär att en fortsatt kapacitetsförstärkning på linjen Ånge–Bräcke kan genomföras. Utskottet vill för sin del understryka betydelsen av att upprustningsprogrammet kan genomföras. Det finns vidare enligt utskottets mening goda förutsättningar att med hjälp av sysselsättningsmedel påskynda upprustningsarbetena om arbetsmarknadsläget i området påkallar särskilda insatser.

Utskottet vill också hänvisa till den utredning beträffande persontransportförsörjningen till norra Sverige med kollektiva trafikmedel som kommunikationsdepartementet har tillsatt. Denna utredning skall som utskottet redovisat i det föregående (avsnitt 4) bl.a. belysa ett järnvägsalternativ som innebär att järnvägsförbindelserna till norra Sverige byggs ut så att de svarar mot högt ställda krav. Det alternativet förusätter att järnvägen Stockholm–

Sundsvall byggs ut till snabbtågsstandard och att ostkustbanan byggs ut mellan Sundsvall och Luleå. Utskottet förutsätter att behovet av turistresor med järnväg kommer att belysas.

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

I motion T537 (fp) framhålls vidare att sträckan Bastusträsk–Jörn bör rätas ut, förutsättningarna att anlägga fler sidospår bör studeras samt att industrispår bör anläggas på sträckan Husum–Örnsköldsvik.

I motion T548 (c) yrkas att bandelen Boden–Haparanda elektrifieras.

Enligt utskottets mening ankommer det på SJ att besluta om dessa frågor. Motionerna avstyrks därför såvitt nu är i fråga.

När det gäller industrispåret mellan Husum och Örnsköldsvik vill utskottet erinra om att ingående överläggningar fördes mellan SJ, MoDo och Örnsköldsviks kommun. Projektet krävde stora nyinvesteringar på MoDo:s område, ca 175 milj. kr. Främst av detta skäl ansågs förslaget orealistiskt varför företaget numera har valt en sjölösning för sina transporter.

I motion T557 (c) yrkas att åtgärder vidtas som möjliggör en försöksverksamhet med persontrafik på bandelen Ljusdal–Hudiksvall (Dellenbanan).

Denna bana tas också upp i motion T547 (fp) i vilken yrkas att banan behålls i syfte att vidmakthålla handlingsfrihet för en framtida ringlinje i Hälsingland.

Persontrafiken på banan Ljusdal–Hudiksvall lades ned år 1985. Utskottet har tidigare inte haft något att erinra mot detta beslut. Trafiken är av lokal och regional karaktär och är därför en fråga för trafikhuvudmannen. Om intresse från huvudmannen finns att driva trafik på banan får förhandlingar tas upp med SJ. Upprivning av spår får inte ske utan regeringens medgivande. Utskottet som inte ändrat uppfattning i frågan avstyrker motionsyrkandena i fråga.

6.4 Vissa övriga bandelar

I en rad motioner har yrkanden framförts om upprustning av och utökad trafik 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 upprätta investeringsplaner samt att med sin egen prioriteringsbedömning anmäla planerna för regeringen. Enskilda investeringsobjekt bör avgöras av SJ inom de av riksdag och regering angivna ramarna.

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 överväganden skall redovisas för riksdagen.

Trafikhuvudmännen har ansvaret för all persontrafik på järnväg som är av lokal och regional karaktär. I de fall huvudmännen vill driva sådan trafik får de uppta förhandlingar med SJ om villkoren härför.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet följande motionsyrkanden beträffande de i motionerna aktualiserade investeringsobjekten m.m.

Det gäller motion T502 (m) om *järnvägen Kalmar–Alvesta*, T223 (c) om *utredning av dubbelspår mellan Karlstad och Kil och mellan Hallsberg och Karlstad*, T229 (s) *om vissa investeringar på bandelen Hallsberg–Karlstad*, T544 (c) om *återupptagande av persontrafiken på sträckan Mora–Älvdalen*, T519 (c, s) om *förbättrade tågförbindelser mellan Nässjö och Falköping* samt T544 (c) och T557 (c) om *bandelen Orsa–Bollnäs*.

Vidare avstyrks motionerna T509 (vpk) om *dubbelspår på bandelen Kristinehamn–Charlottenberg* och *överläggningar med de norska järnvägsmyndigheterna*.

Detsamma gäller motionerna T528 (vpk) och T545 (c, m) om *satsning på järnvägen i Blekinge*.

Slutligen avstyrks motionerna T518 (fp), T550 (c) och T555 (m) om *järnvägen Kalmar/Karlskrona–Göteborg*.

7 Åtgärder för att förbättra persontrafiken

7.1 Vissa serviceåtgärder

I motion T204 (c) framhålls att det är nödvändigt för SJ att förbättra servicen vid tågresande. En rad konkreta serviceåtgärder aktualiseras. Det gäller tidhållighet, översyn av parallella tåg- och bussförbindelser, bättre tidtabellsanpassning för matar- och pendeltrafik, bättre information på såväl järnvägsstationer som tåg, parkeringsplatser vid stationerna, upprustning av stationsbyggnader och anordnande av hållplatsskydd, städning av vagnar samt bättre beredskap för snö- och köldproblem. I motionen framhålls också att det finns stort utrymme för nya, gärna privata initiativ när det gäller servering och annan serviceverksamhet ombord på tågen.

I motion T233 (fp) framhålls att SJ:s stationer bättre måste anpassas till praktiska övergångar mellan tåg och buss. Kommuner, näringsliv och SJ bör i samverkan kunna bygga upp nya trafikcentrum med plats för tåg, buss och taxi. I många fall torde sådana centrum kunna kompletteras med affärer och serviceinrättningar vilka kan medverka till finansieringen. SJ bör enligt motionärerna sälja hela eller delar av sitt nuvarande fastighetsbestånd. En sådan utförsäljning kan i ett första skede beräknas inbringa 50 milj. kr. Riksdagen bör hos regeringen begära att SJ får i uppdrag att genomföra en sådan försäljning.

I motion T511 (s) framhålls att järnvägsservicen måste förbättras i norra Sverige. Vad som sker i dag är att människorna i Norrland får åse en satsning på Inter-City-linjer med bra service och bekväma vagnar trots betydligt kortare resavstånd. Järnvägstrafiken måste enligt motionärerna utvecklas i norra Sverige genom förbättrad turtäthet och service och genom att

prispolitiken får en sådan utformning att tågen på allvar blir en konkurrent till övriga transportmedel.

Utskottet vill med anledning av nämnda motionsyrkanden erinra om den ingående behandling av servicefrågorna som skedde i samband med 1985 års järnvägspolitiska beslut. Därvid framhölls att det – för att SJ:s nya, persontrafikprogram skall lyckas – krävs en väl anpassad kvalitets- och servicenivå i trafiken för att SJ:s anseende hos allmänheten därmed skall förbättras. Av stor betydelse är tidhållningen i trafiken samt att information ges om tågstörningar och orsakerna till dessa. Inte minst i samband med svåra vinterförhållanden måste SJ ha en hög beredskap för att klara de problem som uppstår.

De länsvisa informationscentralerna som kan ge upplysningar av lämpliga resvägar, erforderliga byten, tider, priser etc. för att nå ett visst resmål omnämndes särskilt. Det förklarades också vara angeläget att det sker en bättre tidtabellsmässig samordning mellan den regionala busstrafiken och SJ:s fjärrtrafik. Av stor betydelse är också att järnvägsstationerna är trivsamma både för resenärerna och personalen. De flesta stationer är i dag mycket gamla och i behov av modernisering.

Det framhölls också att de större stationerna bör kunna utvecklas till centrum för andra transportmedel. 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 och på detta sätt i hög grad bli självbärande.

Slutligen underströks betydelsen av att SJ tillhandahåller en hög servicenivå i serveringen på tågen, antingen den sker i restaurangvagnar eller genom ambulerande service.

Enligt utskottets mening är det ytterst angeläget att de mål beträffande SJ:s service som lades fast i samband med 1985 års järnvägspolitiska beslut och som delvis återgetts i det föregående kan uppfyllas. Om så inte sker får SJ det svårt att hävda sig i den hårda konkurrensen på transportmarknaden. I likhet med motionärerna anser utskottet att mycket återstår att göra innan en acceptabel servicenivå uppnåtts. Ett uttryck för att SJ är medveten om detta är det beslut som nyligen tagits av SJ:s styrelse att skyndsamt se över både verksamhetens inriktning och organisation. Utskottet förutsätter att detta arbete bl.a. kommer att resultera i åtgärder som är ägnade att förbättra SJ:s service. Utskottet förutsätter vidare att servicefrågorna spelar en central roll i det trafikpolitiska utvecklingsarbete som bedrivs i kommunikationsdepartementet och som kommer att presenteras för riksdagen år 1988.

Med det anförda synes syftet med yrkandena i motionerna i allt väsentligt kunna tillgodoses. Utskottet anser därför att de bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

7.2 Tågförbindelser och upphåll

I motion T220 (c) krävs att tågstopp görs i Töreboda, Skövde och Falköping. Vidare framhålls att anslutningstrafiken bör förbättras på banorna Falköping–Nässjö, Herrljunga–Uddevalla och Kinnekullebanan.

I motion T223 (c) krävs bättre nattågsservice mellan Karlstad och Stockholm.

I motion T504 (vpk) framhålls att sovvagnar bör sättas in till Storuman och att en försöksverksamhet bör komma till stånd med en direktförbindelse mellan t.ex. Hamburg och Storuman.

I motion T529 (fp, c) framhålls att tåg som går igenom en kommuns centralort normalt skall göra uppehåll där i en utsträckning som gör det möjligt för kommunens invånare att i rimlig grad ha den egna kommunen som utgångspunkt för resor.

I motion T531 (s) begärs att moderna lok och vagnar sätts in på linjen Karlstad–Hallsberg samtidigt som denna sträcka ges anslutning till snabbtågen på linjen Stockholm–Göteborg.

I motion T537 (fp) framhålls att det finns ett starkt behov av sovvagnstrafik på sträckan Storuman–Vännäs. Vidare begärs att turtätheten med Lapplandspilen upprätthålls.

I motion T539 (s) yrkas att SJ får i uppdrag att ompröva sitt beslut gällande indragningar av Lapplandspilen på övre Norrland.

I motion T553 (c, m, fp) yrkas att persontrafik återupptas i lämplig omfattning vid Vårgårda järnvägsstation.

I motion T934 (c) begärs att tågförbindelserna med Motala förbättras.

De i motionerna aktualiserade yrkandena berör frågor som SJ har att pröva vid sin allmänna planering av trafiken och dess omfattning. Utskottet avstyrker därför motionsyrkandena i fråga.

I motion T510 (s) framhålls att det är angeläget att sträckan Luleå–Narvik får en snabb förnyelse av transportutrustningen samt att SJ så snart som möjligt redovisar möjligheterna att anskaffa snabbgående tågsätt på denna sträcka.

Enligt vad utskottet erfarit överväger SJ:s malmbanedivision, som har eget resultatansvar, för närvarande förutsättningarna för en snabbare trafik på malmbanan. Med hänvisning härtill påkallar motionen inte någon riksdagens åtgärd varför den avstyrks.

I motion T527 (vpk) begärs att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag att förstaklassvagnarna på Uppsalapendeln ersätts med andraklassvagnar för att öka kapaciteten och antalet sittplatser.

Det är angeläget att tågförbindelserna mellan Stockholm och Uppsala kan upprätthållas så störningsfritt som möjligt. Utskottet anser att kvaliteten på trafiken kan förbättras. Det gäller bl.a. vagnmaterielen. Enligt vad utskottet erfarit har SJ beställt tre s.k. motorvagnståg som kommer att sättas i trafik 1988–1989. I samband därmed kommer också den övriga vagnmaterielen att moderniseras. SJ kommer då också att överväga frågan om övergång till enhetsklass. Något uttalande från riksdagen som begärs i motionen anser utskottet inte erforderligt varför den avstyrks i denna del.

I motion T536 (c) framhålls att under en följd av år har tagen Uppsala–Stockholm fungerat på ett miserabelt sätt. Det är därför intressant att bussföretag begärt att få komplettera trafiken med egna bussar. Enligt motionen är det inte lämpligt att prägla centrala ställningstaganden på

yttranden från organisationer eller företag som representerar ett monopolintresse i trafiken.

Frågor om koncessionsgivning för linjetrafik med buss prövas av transportrådet vars beslut kan överklagas till regeringen. Utskottet anser det självklart att alla berörda intressenter, även SJ, skall ha möjlighet att framföra sina synpunkter. Motionen avstyrks därför.

8 Hemställan

Utskottet hemställer

Järnvägspolitikens inriktning m.m.

1. beträffande *SJ:s ekonomi m.m.*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T554 (m) yrkandena 2–4 och 6,

2. beträffande *järnvägspolitikens inriktning*

att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T204 (c) yrkande 8, 1986/87:T232 (m) yrkande 10, 1986/87:T233 (fp) yrkande 5, 1986/87:T540 (vpk) yrkandena 1 a–c och 1986/87:T554 (m) yrkande 7 utan åtgärd,

3. beträffande *indragningar av tågförbindelser*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T204 (c) yrkande 6,

4. beträffande *kombitrafiken*

att riksdagen lämnar motion 1986/87:T204 (c) yrkande 7 utan särskild åtgärd,

5. beträffande *regionala styrelser*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T226 (s) yrkande 6 i denna del.

6. beträffande *plan- och bygglagen*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T338 (m) i denna del,

7. beträffande *miljöfrågor*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T557 (c) yrkande 1,

Anslagsfrågor för budgetåret 1987/88 m.m.

8. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört beträffande finansieringen av investeringar i Stockholmsområdet,

9. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1986/87:T224 (m) yrkandena 7–9 och 1986/87:T540 (vpk) yrkande 4 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 760 000 000 kr.,

10. beträffande *viltstängsel*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T534 (s) och 1986/87:552 (m),

11. beträffande *finansiering av investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar*

att riksdagen med avslag på motion 1986/87:T540 (vpk) yrkandena 5 och 6 godkänner vad föredragande departementschefen anfört härom,

12. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen anfört beträffande finansiering av viss rullande materiel.

13. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1986/87:T224 (m) yrkande 5 och 1986/87:T540 (vpk) yrkande 3 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 1 364 000 000 kr.,

14. beträffande *kostnaderna för E-nätet*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T554 (m) yrkande 1,

15. beträffande *underhåll av E-nätet med hjälp av AMS-medel*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T204 (c) yrkande 4,

16 beträffande *projektering av objektreserv*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T505 (s) yrkande 2,

17. beträffande *projekteringsmedel till SJ*
att riksdagen avslår motion 1986/87:551 (s),

18. att riksdagen till *Särskilda investeringar vid statens järnvägar för budgetåret* 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 100 000 000 kr.,

19. att riksdagen godkänner att statens järnvägar i enlighet med propositionens förslag får försälja viss egendom för turistjärnvägsverksamhet,

Vissa större investeringsprojekt

20. beträffande *Arlandaspår m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T526 (vpk) yrkande 1, 1986/87:T538 (c) yrkandena 1 och 2, 1986/87:T554 (m) yrkande 5 och 1986/87:T556 (m),

21. beträffande *övriga investeringar i Stockholmsregionen*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T526 (vpk) yrkandena 3 och 4 och 1986/87:T538 (c) yrkande 3 i denna del,

22. beträffande *fjärrtågsstation Stockholm Syd*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T526 (vpk) yrkande 2 och 1986/87:T538 (c) yrkande 3 i denna del,

23. beträffande *fjärrtågsstation Södertälje Syd*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T520 (s), 1986/87:T538 (c) yrkande 3 i denna del och 1986/87:T543 (m, fp, c, fp),

24. *beträffande Mälarbanan m.m.*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T503 (vpk), 1986/87:T505 (s) yrkandena 1 i denna del och 3 samt 1986/87:T558 (m),

25. beträffande *Bergslagspendeln*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T505 (s) yrkande 1 i denna del, 1986/87:T508 (vpk), 1986/87:T521 (fp), 1986/87:T522 (m), 1986/87:T541 (s) och 1986/87:T544 (c) yrkande 5,

26. beträffande *västkustbanan*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T202 (c) yrkande 2, 1986/87:T212 (fp) yrkande 3, 1986/87:T222 (c) yrkande 2, 1986/87:T228 (fp)

yrkande 3, 1986/87:T514 (m), 1986/87:T517 (fp), 1986/87:T523 (c) yrkande 1, 1986/87:T525 (vpk), 1986/87:T533 (c) och 1986/87:T546 (s),

27. beträffande *Götalandsbanan*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T220 (c) i denna del och 1986/87:T516 (c),

Inlandsbanan med bibanor

28. beträffande *överförande av inlandsbanan till riksnätet*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T204 (c) yrkande 5 och 1986/87:T549 (vpk) yrkande 2,

29. beträffande *överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T524 (vpk),

30. beträffande *snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T223 (c) yrkande 3, 1986/87:T226 (s) yrkande 3, 1986/87:T506 (c), 1986/87:T532 (c) i denna del, 1986/87:T537 (fp) i denna del, 1986/87:T544 (c) yrkande 3 samt 1986/87:T549 (vpk) yrkandena 1 och 3,

Västerdalsbanan

31 beträffande *upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T216 (fp), 1986/87:T501 (s), 1986/87:T530 (vpk) och 1986/87:T544 (c) yrkande 1,

Upprustning av banor i Skåne

32. beträffande *bandelen Malmö–Ystad*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T207 (c) i denna del, 1986/87:T228 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T512 (c), 1986/87:T513 (s) och 1986/87:T542 (c),

33. beträffande *vissa övriga investeringar i Skåne*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T228 (fp) yrkande 2 i denna del,

34. beträffande *transportcentrum i Skåne*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T507 (s),

Upprustning av banor i Norrland

35. beträffande *upprustning av norra stambanan*

att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T532 (c) i denna del, 1986/87:T537 (fp) i denna del och 1986/87:T557 (c) yrkande 2,

36. beträffande *ostkustbanan*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T535 (c),

37. beträffande *sträckan Östersund–Storlien*

att riksdagen avslår motion 1986/87:T226 (s) yrkande 4,

38. beträffande *transportkapaciteten till den svenska fjällvärlden*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T515 (c),

39. beträffande *sidospår, banrätning och industrispår*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T537 (fp) i denna del,

40. beträffande *järnvägssträckan Boden–Haparanda*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T548 (c),

41. beträffande *banan Ljusdal–Hudiksvall*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T547 (fp) och 1986/87:T557 (c) yrkande 3.

Upprustning av vissa övriga bandelar

42. beträffande *järnvägen Kalmar–Alvesta*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T502 (m),

43. beträffande *bandelarna Karlstad–Kil och Hallsberg–Karlstad*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T223 (c) yrkande 4 och 1986/87:T229 (s) yrkande 2,

44. beträffande *järnvägen Mora–Älvdalen*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T544 (c) yrkande 2,

45. beträffande *bandelen Nässjö–Falköping*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T519 (c, s),

46. beträffande *bandelen Orsa–Bollnäs*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T544 (c) yrkande 4 och 1986/87:T557 (c) yrkande 4,

47. beträffande *bandelen Kristinehamn–Charlottenberg*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T509 (vpk),

48. beträffande *järnvägen i Blekinge*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T528 (vpk) och 1986/87:T545 (c, m),

49. beträffande *järnvägen Kalmar/Karlskrona–Göteborg*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T518 (fp), 1986/87:T550 (c) och 1986/87:T555 (m).

Vissa serviceåtgärder

50. beträffande *förbättringar av SJ:s service*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T204 (c) yrkandena 2 och 3 utan särskild åtgärd,

51. beträffande *trafikcentrum*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T233 (fp) yrkande 6 utan särskild åtgärd,

52. beträffande *järnvägstrafiken i norra Sverige*
att riksdagen lämnar motion 1986/87:T511 (s) utan särskild åtgärd.

Tågförbindelser och tåguppehåll

53. beträffande *järnvägen i Skaraborgs län*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T220 (c) i denna del,

54. beträffande *nattågsservice mellan Karlstad och Stockholm*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T223 (c) yrkande 5,
55. beträffande *sovvagnsförbindelse till Storuman m.m.*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T504 (vpk),
56. beträffande *tåguppehåll i centralorter*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T529 (fp, c),
57. beträffande *lok och vagnar på bandelen Karlstad–Hallsberg*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T531 (s),
58. beträffande *sovvagnstrafik på sträckan Storuman–Vännäs*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T537 (fp) i denna del,
59. beträffande *Lapplandspilen*
att riksdagen avslår motionerna 1986/87:T537 (fp) i denna del och 1986/87:T539 (s),
60. beträffande *tåguppehåll i Vårgårda*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T553 (c, m, fp),
61. beträffande *tågförbindelser med Motala*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T934 (c) yrkande 2,
62. beträffande *bandelen Luleå–Narvik*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T510 (s),
63. beträffande *klassindelningen på Uppsalapendeln*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T527 (vpk),
64. beträffande *tågförbindelserna Uppsala–Stockholm*
att riksdagen avslår motion 1986/87:T536 (c).

Stockholm den 24 mars 1987

På trafikutskottets vägnar

Kurt Hugosson

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Margit Sandéhn (s), Hugo Bergdahl (fp), Görel Bohlin (m), Sten-Ove Sundström (s), Viola Claesson (vpk) Ingrid Andersson (s), Jarl Lander (s) och Rune Thorén (c).

Reservationer

1. SJ:s ekonomi m.m. (mom. 1)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet ser" och slutar med "den avstyrks" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T554 (m) antog riksdagen i december 1980 en strukturplan i vilken angavs att det var rimligt att som mål uppställa att SJ skall uppnå full kostnadstäckning och uppfylla förräntningskravet senast budgetåret 1983/84. Vid årsskiftet 1982/83 stod det klart att SJ inte skulle

kunna klara denna målsättning. Den socialdemokratiska regeringen har därefter tvingats till en rad åtgärder för att klara SJ:s ekonomi. Det gäller nedskrivning av statskapital, överföring av banor till E-nätet, nedsatt förräntningskrav m.m. En grundläggande princip har därvid varit att dölja statens verkliga kostnader för att upprätthålla järnvägstrafiken på nuvarande nivå.

Över en längre period varierar det ekonomiska värdet av dessa åtgärder. Totalt innebär det dock att staten årligen har avlastat SJ kostnader på drygt 700 milj. kr.

Enligt budgetpropositionen kommer SJ år 1990 att uppvisa underskott på närmare 2 miljarder kronor. Härtill kommer de kostnadsavlastningar som statsmakterna beslutat om samt att kostnaderna för trafiken på det ersättningsberättigade nätet uppgår till ca 1,5 miljarder kronor per år.

Utskottet anser att denna utveckling inte kan accepteras. För det första är statens samlade kostnader för järnvägstrafiken orimligt höga, och för det andra innebär en subventionering av näringsgrenen en snedvridning av konkurrensen, vilket betyder att samhällets resurser ej används på bästa sätt. Regeringen bör därför snarast för riksdagen redovisa åtgärder som är ägnade att förbättra SJ:s ekonomi utan att belastningen på statsbudgeten ökar. Regeringen bör vidare på ett tydligare sätt redovisa samhällets totala kostnader för järnvägen. I denna redovisning bör ingå av statsmakterna tidigare beslutade kostnadsavlastningar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T554 (m) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *SJ:s ekonomi m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T554 (m) yrkandena 2–4 och 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. Järnvägspolitikens inriktning (mom. 2)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T540 (vpk) är det angeläget att SJ så snart som möjligt erhåller jämlika villkor med den tunga lastbilstrafiken som i jämförelse med SJ subventionernas med 2,3–3,5 miljarder kronor varje år.

Utskottet anser att en långsiktig plan måste utarbetas för järnvägstrafiken. Utgångspunkten skall därvid vara att järnvägen utgör stommen i landtrafiken med tyngdpunkten på medellanga och långa avstånd. Även i lokaltrafik, såväl i stora som mindre tätorter, kan järnvägen fylla ett viktigt behov. Ett första steg i en sådan plan måste vara att snarast inrätta en s.k. vägtrafikmodell. Den innebär att staten direktavskriver investeringar i banan och tar över kostnader för drift och underhåll. SJ får betala en viss avgift anpassad till i vilken omfattning banan används. Först med denna modell genomförd kan rättvisa konkurrensförhållanden erhållas.

Planen skall också enligt utskottets mening ange nödvändiga upprustningar, nybyggnader av bandelar och omläggningar av sträckor.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T540 (vpk) tillstyrks i denna del samt att syftet med yrkandena i motionerna T204 (c), T232 (m), T233 (fp) och T554 (m) till viss del tillgodoses, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *järnvägspolitikens inriktning*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T540 (vpk) yrkandena 1 a–c samt med anledning av motionerna 1986/87:T204 (c) yrkande 8, 1986/87:T232 (m) yrkande 10, 1986/87:T233 (fp) yrkande 5 och 1986/87:T554 (m) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Indragning av tågförbindelser (mom. 3)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Föredraganden anser" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det väsentligt att slå fast att riksdagen beslutat att riksnätsbanorna skall finnas kvar under överskådlig framtid. Att lägga ned tågtrafik på dessa banor och ersätta dem med buss bör därför som framhålls i motion T204 (c) inte komma i fråga.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T204 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *indragning av tågförbindelser*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T204 (c) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 9)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T224 (m) anser utskottet att det är angeläget att SJ i högre utsträckning koncentrerar sina investeringar på lönsamma projekt. Det är vidare angeläget att i ökad utsträckning finansiera investeringarna utanför statsbudgeten.

Utskottet tillstyrker förslaget i motionen att finansiera investeringarna i järnvägens infrastruktur på i huvudsak följande sätt: 50 milj. kr. bör anvisas över statsbudgeten, 360 milj. kr. bör lånefinansieras och 290 milj. kr. skall finansieras med medel från företagsförsäljningar.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion T224 (m) tillstyrks i denna del, medan yrkandet i motion T540 (vpk) om en anslagshöjning med 340 milj. kr. utöver regeringens förslag avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1986/87:T540 (vpk) yrkande 4 samt med bifall till motion 1986/87:T224 (m) yrkandena 7–9 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 50 000 000 kr.,

5. Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 9)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser det nödvändigt att hålla investeringarna på en hög nivå, om SJ skall kunna stärka sin konkurrenskraft. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motion T540 (vpk) att anvisa 1 100 milj. kr., eller 340 milj. kr. utöver regeringens förslag, för investeringar i järnvägens infrastruktur, vilket motsvarar det av SJ begärda beloppet.

Vad utskottet nu anfört innebär att motion T540 (vpk) tillstyrks i denna del, medan yrkandet i motion T224 (m) att anvisa 50 milj. kr. avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1986/87:T224 (m) yrkandena 7–9 samt med bifall till motion 1986/87:T540 (vpk) yrkande 4 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 1 100 000 000 kr.,

6. Finansiering av investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar (mom. 11)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 16 som börjar med "Utskottet delar" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

I likhet med vad som framhålls i motion T540 (vpk) anser utskottet att investeringarna i trafikrörelsens fasta anläggningar liksom hittills bör finansieras över statsbudgeten. Anslaget bör tas upp med 490 milj. kr. Regeringens förslag att dessa investeringar skall finansieras genom lån i riksgäldskontoret innebär att SJ kommer att belastas med ytterligare ränteutgifter. Detta kan enligt utskottets mening inte accepteras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T540 (vpk) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *finansiering av investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar*
att riksdagen med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1986/87:T540 (vpk) yrkandena 5 och 6 till *Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 490 000 000 kr.,

7. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (mom. 13)

Rolf Clarkson, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Utskottet tillstyrker" och på s. 18 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

I likhet med vad som framhålls i motion T224 (m) anser utskottet att kostnaderna för det ersättningsberättigade nätet på sikt kan begränsas avsevärt. Detta kan t.ex. ske genom begränsningar av persontrafiken eller försäljning av banor till länstrafikhuvudmän, regionala stiftelser eller privata företag. Under nästa budgetår bör kostnaderna begränsas med 84 milj. kr. i förhållande till regeringens förslag.

Utskottet tillstyrker förslaget i motion T224 (m) att anslaget bör tas upp med 1 280 milj. kr. Härav följer att motion T540 (vpk) avstyrks i denna del.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

> 13. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1986/87:T540 (vpk) yrkande 3 samt med bifall till motion 1986/87:T224 (m) yrkande 5 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 1 280 000 000 kr.,

8. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (mom. 13)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 17 börjar med "Utskottet tillstyrker" och på s. 18 slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Den av föredraganden förordade medelsanvisningen innebär att SJ:s förslag har skurits ned med 157 milj. kr. I propositionen föreslås bl.a. att pensionärsrabatterna slopas, att planerade säkerhetsåtgärder vid korsningar minskas med 44 milj. kr., att driftersättningen för s.k. trafiksvaga bandelar dras ned med 47 milj. kr. samt att SJ inte får 30 milj. kr. i ersättning för projekteringskostnader.

Enligt utskottets mening kan detta inte accepteras. Utskottet tillstyrker därför yrkandet i motion T540 (vpk) att anslaget skall tas upp med 1 511 milj. kr. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion T224 (m) om en lägre medelsanvisning.

dels att utskottets hemställan under 13 bort ha följande lydelse:

> 13. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1986/87:T224 (m) yrkande 5 samt med bifall till motion 1986/87:T540 (vpk) yrkande 3 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1987/88 anvisar ett reservationsanslag på 1 511 000 000 kr.,

9. Arlandaspår m.m. (mom. 20) och vissa investeringar i Stockholmsregionen (mom. 21)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 20 som börjar med "Enligt utskottet" och slutar med "följaktligen desamma" bort ha följande följande lydelse:

Som framhålls i motion T526 (vpk) väljer många, på grund av otillräckliga kollektiva färdmedel, att resa med egen bil i stället. Detta skapar onödigt stora miljöproblem. I stället för att stimulera till en utbyggnad av kollektivtrafiken motverkar regeringen sådana åtgärder.

Utskottet anser att en tågförbindelse med Arlanda skulle förbättra miljön och skapa bättre förbindelser för Uppsala och Stockholm med Arlanda. En Arlandapendel skulle öka SJ:s konkurrenskraft gentemot bil och buss. Dessutom kan utrymmet för bussterminal i centralstationsbyggnaden utnyttjas till andra väsentliga ändamål.

I likhet med motionärerna anser utskottet att pendeltågsavtalet bör kompletteras med dubbelspår Kallhäll–Kungsängen och vidare till Bro–Bålsta, dubbelspår Älvsjö–Västerhaninge samt en upprustning av Värtajärnvägen så att transporter till Finlandsfärjan kan göras via järnväg, i stället för som nu med tung lastbilstrafik genom staden.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T526 (vpk) tillstyrks i denna del samt att övriga nu behandlade motioner till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 20 och 21 bort ha följande lydelse:

20. beträffande *Arlandaspår m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T526 (vpk) yrkande 1 samt med anledning av motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T538 (c) yrkandena 1 och 2, 1986/87:T554 (m) yrkande 5 och 1986/87:T556 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

21. beträffande *övriga investeringar i Stockholmsregionen*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T526 (vpk) yrkandena 3 och 4 samt med anledning av motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del och 1986/87:T538 (c) yrkande 3 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Fjärrtågsstation Stockholm Syd (mom. 22)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Olika fjärrtågsstationers" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionerna T526 (vpk) och T538 (c) att en ny fjärrtågsstation söder om Stockholm bör förläggas till Flemingsberg. För en sådan lösning talar en mängd skäl. Den skulle bl.a. få stor regionalpolitisk betydelse för Södertörn som inte utvecklats tillnärmel-

sevis lika fort som andra delar av regionen. Det finns intressen som vill privatisera en kommande station i Flemingsberg. Utskottet anser att sådana lösningar bestämt måste avvisas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkandet i motion T526 (vpk) om en fjärrtågsstation i Flemingsberg tillstyrks, att motion T538 (c) till väsentlig del blir tillgodosedd i denna del samt att yrkandet i motion T227 (fp) om en lokalisering till Älvsjö avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Motionsyrkandena om Södertälje Syd avstyrks i avvaktan på pågående utredningar och överläggningar mellan parterna. Utskottet förutsätter att en lösning väljs som tillgodoser miljöintressena i regionen.

dels att utskottets hemställan under 22 bort ha följande lydelse:

22. beträffande *fjärrtågsstation Stockholm Syd*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T526 (vpk) yrkande 2, med anledning av motion 1986/87:T538 (c) yrkande 3 i denna del och med avslag på motion 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Mälarbanan m.m. (mom. 24)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets hemställan som på s. 21 börjar med "Utskottet har" och på s. 22 slutar med "därför yrkandet" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T503 (vpk) att det behövs kraftfulla insatser om Bergslagen skall blomstra. En radikal utbyggnad och förbättring av järnvägsnätet hör hit. Utskottet anser därför att Mälarbanan bör byggas ut. Det gäller ombyggnadsarbeten för snabbtåg och dubbelspår på sträckan Stockholm–Västerås–Örebro.

Enligt utskottet bör också Mälarbanan byggas ut till Hallsberg och längs E 18 till Karlskoga och vidare till Kristinehamn. En ökad pendeltrafik till Mälarbanan från Bergslagen på befintliga bandelar och ett återupptagande av persontrafiken på sträckan Ställdalen–Kil skulle få en avgörande betydelse för kommunikationerna i Bergslagen.

I likhet med motionärerna anser utskottet att en utökning av trafiken på Mälarbanan kommer att medföra en stor belastning på verkstäderna. Därför bör SJ:s centrala verkstäder i Örebro byggas ut på sikt. I en första omgång bör den tidigare stängda vagnverkstaden åter öppnas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T503 (vpk) tillstyrks och syftet med övriga nu behandlade motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 24 bort ha följande lydelse:

24. beträffande *Mälarbanan m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T503 (vpk) och med anledning av motionerna 1986/87:T227 (fp) yrkande 2 i denna del, 1986/87:T505 (s) yrkandena 1 i denna del och 3 samt 1986/87:T558 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. Bergslagspendeln (mom. 25)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Frågan om" och slutar med "behandlade motionsyrkandena" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser i likhet med vad som framhålls i motion T508 (vpk) att byggandet av Bergslagspendeln, dvs. en förbättrad tågförbindelse mellan Ludvika och Västerås med ny sträckning över den befolkningstäta regionen Surahammar–Hallstahammar, skulle få stor betydelse för regionen. Ludvika skulle genom pendeln på ett effektivt sätt sammanlänkas med Västerås hamn. Vidare skulle Bergslagspendeln innebära bra matarled till den kommande Mälarbanan. Förbättrings- och elektrifieringsarbeten på banan skulle också i det besvärliga arbetsmarknadsläge som råder bli en viktig injektion för regionen.

Enligt utskottets mening bör regeringen snarast utarbeta en plan för byggande av Bergslagspendeln.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T508 (vpk) tillstyrks och syftet med övriga nu behandlade motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 25 bort ha följande lydelse:

> 25. beträffande *Bergslagspendeln*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T508 (vpk) samt med anledning av motionerna 1986/87:505 (s) yrkande 1 i denna del, 1986/87:T521 (fp), 1986/87:T522 (m), 1986/87:T541 (s) och 1986/87:T544 (c) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

13. Västkustbanan (mom. 26)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 23 som börjar med "Med anledning" och slutar med "därför desamma" bort ha följande lydelse:

Såsom framhålls i motion T525 (vpk) har en stor opinion visat sin negativa inställning till satsningen på en motorväg Stora Höga–Uddevalla. Motorvägssystem alstrar ytterligare biltrafik, större luftföroreningar och skogs-, mark- och vattenskador samt innebär högre investeringsbelopp än vad järnvägssatsningar i regel gör.

Utskottet anser därför att det är angeläget att utveckla järnvägsnätet i västra Sverige. Bl.a. bör följande satsningar övervägas:

- Upprustning av Bohusbanan med makadam och betongslipers.
- Fjärrblockering mellan Göteborg och norska gränsen.
- Dubbelspår mellan Göteborg och Stenungsund.
- Byggnation av ca 1 mil enkelspår mellan Varp och norska gränsen.

Resultatet av dessa förslag skulle bli en tvåspårig förbindelse Oslo–Malmö genom dels dubbelspår, dels alternativspår.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker yrkandet i motion T525 (vpk)

att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till utveckling av järnvägsnätet i västra Sverige i enlighet med vad som föreslås i motionen. Härav följer att yrkandena i övriga nu behandlade motioner till väsentliga delar blir tillgodosedda.

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

dels att utskottets hemställan under 26 bort ha följande lydelse:

26. beträffande *västkustbanan*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T525 (vpk) och med anledning av motionerna 1986/87:T202 (c) yrkande 2, 1986/87:T212 (fp) yrkande 3, 1986/87:T222 (c) yrkande 2, 1986/87:T228 (fp) yrkande 3, 1986/87:T514 (m), 1986/87:T517 (fp), 1986/87:T523 (c) yrkande 1, 1986/87:T533 (c) och 1986/87:T546 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

14. Överförande av inlandsbanan till riksnätet (mom. 28)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 24 som börjar med "Med hänvisning" och slutar med "*inlandsbanan skall föras till riksnätet*" bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets mening måste inlandsbanans framtida existens garanteras. En sådan garanti kan bäst skapas genom att, som begärs i motionerna T204 (c) och T549 (vpk), föra samtliga återstående delar av banan till riksnätet. Ett sådant beslut är också nödvändigt för att få till stånd nödvändiga upprustningar på inlandsbanan.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkandena i motionerna T204 (c) och T549 (vpk) om att *hela inlandsbanan skall föras till riksnätet tillstyrks*, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *överförande av inlandsbanan till riksnätet*

att riksdagen med bifall till motionerna 1986/87:T204 (c) yrkande 5 och 1986/87:T549 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

15. Överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet (mom. 29)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 24 som börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "*omedelbart skall föras till riksnätet*" bort ha följande lydelse:

Bandelen Jörn–Arvidsjaur är såsom framhålls i motion T524 (vpk) en mellanlänsförbindelse mellan Norr- och Västerbotten. Den har ett betydande trafikunderlag på godssidan med malm, rundvirke, sågade produkter och bilar för biltestverksamhet. Riksdagen har uttalat att godstransporter bör

överföras från landsväg till järnväg. Detta ställningstagande samt andra tidigare framförda argument understryker ytterligare vikten av att *bandelen Jörn–Arvidsjaur omedelbart överförs till riksnätet.*

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T524 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 bort ha följande lydelse:

29. beträffande *överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T524 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

16. Snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma (mom. 30)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "*till utveckling*" bort ha följande lydelse:

Utskottet vill erinra om att sedan mitten av 1970-talet har ett särskilt anslag anvisats för inlandsbanans upprustning. På senare år har det rört sig om ca 30 milj. kr. Varken i förra årets eller årets budgetförslag finns emellertid något anslag för inlandsbanan.

Såsom framhålls i motion T549 (vpk) har inlandsbanan stor betydelse för regionens överlevnad och utveckling. Utskottet anser därför att riksdagen bör besluta om en fortsatt upprustning av hela inlandsbanan. Detta kommer, vilket framhålls i motion T544 (c), att ge betydande sysselsättningseffekter under byggnadstiden och även bestående sysselsättning.

I enlighet med vad som begärs i motionerna T223 (c) och T506 (c) bör målsättningen vara att rusta upp hela södra delen av inlandsbanan så att den blir obruten.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att yrkandena i motionerna T223 (c), T226 (s), T506 (c), T532 (c), T537 (fp), T544 (c) och T549 (vpk) i allt väsentligt blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma*

att riksdagen med anledning av motionerna 1986/87:T223 (c) yrkande 3, 1986/87:T226 (s) yrkande 3, 1986/87:T506 (c), 1986/87:T532 (c) i denna del, 1986/87:T537 (fp) i denna del, 1986/87:T544 (c) yrkande 3 samt 1986/87:T549 (vpk) yrkandena 1 och 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

17. Upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan m.m. (mom. 31)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "behandlade motionsyrkanden" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar för sin del den uppfattning som framförs i motion T530 (vpk) att det krävs en utbyggnad av Västerdalsbanan till i första hand Sälen och sedan till Särna. Det skulle vara en mycket stor vinst ur trafiksynpunkt om en direktförbindelse med tåg kunde etableras till fjällvärlden. Även av miljö- och sysselsättningsskäl bör utbyggnaden genomföras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T530 (vpk) tillstyrks samt att syftet med övriga nu behandlade motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 31 bort ha följande lydelse:

> 31. beträffande *upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan m.m.*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T530 (vpk) samt med anledning av motionerna 1986/87:T216 (fp), 1986/87:T501 (s) och 1986/87:T544 (c) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

18. Bandelen Kristinehamn–Charlottenberg (mom. 47)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Vidare avstyrks" och slutar med "*norska järnvägsmyndigheterna*" bort ha följande lydelse:

Som framhålls i motion T509 (vpk) anser utskottet att det är viktigt att det s.k. Mälarbanprojektet får en fortsättning västerut från Kristinehamn. Som steg två i projektet bör dubbelspårsutbyggnaden fortsätta till Charlottenberg. Överläggningar med de norska järnvägsmyndigheterna bör ske så att en samordning kan ske med en dubbelspårsutbyggnad till Oslo.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T509 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 47 bort ha följande lydelse:

> 47. beträffande *bandelen Kristinehamn–Charlottenberg*
>
> att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T509 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

19. Järnvägen i Blekinge (mom. 48)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "*i Blekinge*" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser vidare i likhet med vad som anförs i motion T528 (vpk) att järnvägen i Blekinge måste göras till ett realistiskt alternativ. En terminal för enhetslast (containrar och flak) bör därför upprättas i Blekinge. Vidare bör, bl.a. av miljöskäl, banan Karlskrona–Kristianstad elektrifieras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T528 (vpk) tillstyrks samt att syftet med motion T545 (c, m) till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 48 bort ha följande lydelse:

48. beträffande *järnvägen i Blekinge*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T528 (vpk) och med anledning av motion 1986/87:T545 (c, m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

20. Järnvägen Kalmar/Karlskrona–Göteborg (mom. 49)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Slutligen avstyrks" och slutar med "*järnvägen Kalmar/Karlskrona–Göteborg*" bort ha följande lydelse:

Banan Kalmar–Göteborg tillhör riksnätet. Det betyder att riksdagen beslutat att banan skall finnas kvar under överskådlig framtid. Enligt utskottets mening är det därmed självklart att SJ måste underhålla banan så att den håller en acceptabel standard. Som framhålls i motion T550 (c) är eftersatt underhåll ofta tecken på en kommande avveckling.

Utskottet vill vidare understryka att Kalmar–Göteborg är en bana med interregional trafik. SJ kan därmed inte eftersätta underhållet med hänvisning till att det är en fråga för trafikhuvudmännen.

Av det anförda följer att syftet med motionerna synes tillgodosett. De kan därför enligt utskottets mening lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan under 49 bort ha följande lydelse:

49. beträffande *järnvägen Kalmar/Karlskrona–Göteborg*

att riksdagen lämnar motionerna 1986/87:T518 (fp), 1986/87:T550 (c) och 1986/87:T555 (m) utan särskild åtgärd,

21. Trafikcentrum (mom. 51)

Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 29 som börjar med "Med det" och slutar med "riksdagens sida" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T233 (fp) att SJ:s stationer bättre måste anpassas till praktiska övergångar mellan tåg och buss. Kommuner, näringsliv och SJ bör i samverkan kunna bygga upp nya trafikcentrum med plats för tåg, buss och taxi. I många fall torde sådana centrum kunna kompletteras med affärer och serviceinrättningar vilka kan

medverka till finansieringen. Som motionärerna framhåller bör SJ sälja hela eller delar av sitt fastighetsbestånd. En sådan utförsäljning kan i ett första skede beräknas inbringa 50 milj. kr. Riksdagen bör hos regeringen begära att SJ får i uppdrag att genomföra en sådan försäljning.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T233 (fp) i denna del tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Övriga nu behandlade motioner bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan under 51 bort ha följande lydelse:

51. beträffande *trafikcentrum*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T233 (fp) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

22. Sovvagnsförbindelse till Storuman m.m. (mom. 55)

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 30 som börjar med "De i" och slutar med "i fråga" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T504 (vpk) att det är angeläget att sätta in sovvagnar till Storuman. Det gäller främst från/till Stockholm och Göteborg via Ånge–Östersund. Ett annat initiativ som bör tas för att utnyttja inlandsbanan är att inrätta biltåg. För att utveckla turismen bör även en försöksverksamhet komma till stånd med en direktförbindelse mellan t.ex. Hamburg och Storuman.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T504 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Övriga nu behandlade motionsyrkanden avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 55 bort ha följande lydelse:

55. beträffande *sovvagnsförbindelse till Storuman m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T504 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

23. Klassindelningen på Uppsalapendeln (mom. 63)

Viola Claesson (vpk) anser

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

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motionen att trafiken mellan Uppsala och Stockholm inte fungerar på ett tillfredsställande sätt. Inställda tåg, förseningar, brist på vagnar osv. gör det svårt att hålla tider och förrycker därmed arbetsdagar.

För att förbättra situationen föreslås i motionen att alla förstaklassvagnar tas bort och ersätts med andra klass, lika för alla. Utskottet delar denna uppfattning. En andraklassvagn rymmer ungefär 50 % fler sittplatser än en förstaklassvagn. Om förslaget genomförs skulle tillgången på sittplatser avsevärt förbättras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T527 (vpk) tillstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 63 bort ha följande lydelse:

63. beträffande *klassindelningen på Uppsalapendeln*
att riksdagen med bifall till motion 1986/87:T527 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

Särskilda yttranden

1. Järnvägspolitikens inriktning (mom. 2)

Olle Grahn (fp), Gösta Andersson (c), Hugo Bergdahl (fp) och Rune Thorén (c) anför:

Vi har i en reservation till trafikutskottets betänkande 1986/87:12 begärt att en parlamentarisk utredning tillsätts med uppgift att föreslå en ny trafikpolitik inför 1990-talet. Vi anser att i en sådan utredning järnvägsfrågorna måste spela en central roll. I det sammanhanget bör bl.a. en ny strategi för järnvägspolitiken läggas fast som syftar till att bryta SJ:s monopol. En viktig del i denna strategi bör vara att inrätta ett statens banverk som får ansvar för underhåll och byggnation av själva järnvägsbanorna. Därmed kan staten utifrån regionalpolitiska, miljömässiga eller andra skäl avgöra nätets omfattning.

2. Försäljning av viss egendom för turistjärnvägsverksamhet (mom. 19)

Viola Claesson (vpk) anför:

Riksdagen har i detta sammanhang endast att ta ställning till förslaget om försäljning av viss egendom till Växjö–Hultsfred–Västervik-Järnvägsaktiebolaget (VHVJ). Jag vill dock understryka vikten av att bolaget lyckas så att banan, som är norra Europas längsta smalspåriga järnväg, kan trafikeras. Om VHVJ får problem med ekonomin får frågan om bidrag till bolaget aktualiseras.

3. Arlandaspår m.m., fjärrtågsstation Södertälje Syd och Mälarbanan m.m. (mom. 20, 23 och 24)

Görel Bohlin (m) anför:

Stockholmsregionen omfattar numera inte enbart Stockholms län så som ofta beskrivs i debatten och som planerare i Stockholmsregionen tycks utgå ifrån. I stället är det så att den gemensamma arbetsmarknaden för människor boende i Mälardalsområdet i stor utsträckning blivit just Mälardalen men med tyngdpunkt på Stockholms län och Uppsalaområdet. För att möjliggöra för invånarna i området att välja arbete i regionen oberoende av bostadsort måste kommunikationerna förbättras. En Mälarbana norr om Mälaren mot bl.a. Västerås och en Svealandsbana på södra sidan av Mälaren vore önskvärt, liksom en snabbtågsförbindelse till storflygplatsen Arlanda. För att

fånga upp största möjliga antal resenärer förefaller det då vara bäst att en Arlandalinje utformas som en slinga på stambanan som också knyts samman med Mälarbanan. På södra sidan är en station Södertälje Syd och en dragning av järnvägslinjen via denna en naturlig sträckning, vilket också möjliggör en anslutning till Svealandsbanan.

4. Bandelen Malmö–Ystad (mom. 32)

Margit Sandéhn (s) anför:

En upprustning och elektrifiering av bandelen Malmö–Ystad skulle bidra till en positiv närings- och befolkningsutveckling i sydöstra Skåne. Den skulle möjliggöra trafik med s.k. pågatåg. Den skulle också ha stor betydelse för godstrafiken som är betydande och under stark tillväxt. Jag förutsätter att överläggningarna mellan kommunikationsdepartementet, SJ, länsstyrelsen, länstrafiken och berörda kommuner i Malmöhus län bedrivs skyndsamt i syfte att nå en uppgörelse om upprustning av banan.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1

Hemställan i propositionen, SJ-koncernen 1

Motionerna 2

Utskottet

1 Järnvägspolitikens inriktning m.m. 11
2 Anslagsfrågor för budgetåret 1987/88 14
2.1 Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur 14
2.2 Affärsrörelsens investeringar 16
2.3 Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster 16
2.4 Anslaget Särskilda investeringar vid statens järnvägar ... 18
3 Försäljningar av viss egendom för turistjärnvägsverksamhet 19
4 Vissa större investeringsprojekt 19
4.1 Stockholmsregionen 20
4.2 Mälarbanan m.m. 21
4.3 Bergslagspendeln 22
4.4 Västkustbanan 23
4.5 Götalandsbanan 23
5 Inlandsbanan med bibanor 24
6 Upprustning och utbyggnad av vissa övriga bandelar 24
6.1 Västerdalsbanan 24
6.2 Skåne 25
6.3 Norrland 26
6.4 Vissa övriga bandelar 27
7 Åtgärder för att förbättra persontrafiken 28
7.1 Vissa serviceåtgärder 28
7.2 Tågförbindelser och uppehåll 29
8 Hemställan 31

Reservationer

1 (m) SJ:s ekonomi m.m. (mom. 1) 35
2 (vpk) Järnvägspolitikens inriktning (mom. 2) 36
3 (c, vpk) Indragning av tågförbindelser (mom. 3) 37
4 (m) Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 9) 37
5 (vpk) Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 9) 38
6 (vpk) Finansiering av investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar (mom. 11) 38
7 (m) Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (mom. 13) 39
8 (vpk) Anslaget Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (mom. 13) 39

9 (vpk)	Arlandaspår m.m. (mom. 20) och vissa investeringar i Stockholmsregionen (mom. 21)	40
10 (vpk)	Fjärrtågsstation Stockholm Syd (mom. 22)	40
11 (vpk)	Mälarbanan m.m. (mom. 24)	41
12 (vpk)	Bergslagspendeln (mom. 25)	42
13 (vpk)	Västkustbanan (mom. 26)	42
14 (c, vpk)	Överförande av inlandsbanan till riksnätet (mom. 28)	43
15 (c, vpk)	Överförande av bandelen Jörn–Arvidsjaur till riksnätet (mom. 29)	43
16 (c, vpk)	Snabbare upprustning m.m. av hela inlandsbanan eller delar av densamma (mom. 30)	44
17 (vpk)	Upprustning och utbyggnad av Västerdalsbanan m.m. (mom. 31)	45
18 (vpk)	Bandelen Kristinehamn–Charlottenberg (mom. 47)	45
19 (vpk)	Järnvägen i Blekinge (mom. 48)	45
20 (c, vpk)	Järnvägen Kalmar/Karlskrona–Göteborg (mom. 49)	46
21 (vpk)	Trafikcentrum (mom. 51)	46
22 (vpk)	Sovvagnsförbindelse till Storuman m.m. (mom. 55)	47
23 (vpk)	Klassindelningen på Uppsalapendeln (mom. 63)	47

Särskilda yttranden

1 Järnvägspolitikens inriktning (mom. 2) av fp- och c-ledamöterna	48
2 Försäljning av viss egendom för turistjärnvägsverksamhet (mom. 19) av vpk-ledamoten	48
3 Arlandaspår m.m., fjärrtågsstation Södertälje Syd och Mälarbanan m.m (mom. 20, 23 och 24) av Görel Bohlin (m)	48
4 Bandelen Malmö–Ystad (mom. 32) av Margit Sandéhn (s)	49

gotab Stockholm 1987 12762