Trafikutskottets betänkande

1982/83:15

om anslag till Järnvägar m. m. (prop. 1982/83:100, bil. 8)

SJÄTTE HUVUDTITELN

Järnvägar m. m.

Under rubriken Riktlinjer för SJ:s verksamhet i avsnittet Särskilda frågor i propositionen föreslås dels en finansiell rekonstruktion av SJ:s affärsverksamhet dels vissa åtgärder beträffande det trafiksvaga bannätet. I avsnitt 1.1 (s. 12–19) redovisas en sammanfattning av dessa förslag. Utskottets ställningstagande till förslagen samt till de med anledning därav väckta motionsyrkandena redovisas i avsnitt 2.1 (s. 19–29). Utskottets ställningstagande till budgetpropositionens övriga förslag och därmed sammanhängande motionsyrkanden redovisas i avsnitten 2.2 och 2.3 (s. 30–48). I avsnitt 2.4 (s. 48–49) behandlas vissa motionsyrkanden om Öresundsförbindelserna.

Statens järnvägar m. fl. anslag. I proposition 1982/83:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) återfinns regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1983/84 m. m. under avsnittet D. Järnvägar (s. 66–77). Förslagen innebär

att till Statens järnvägar för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 2 102 100 000 kr. (punkt D 1.),

att statens järnvägar får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 40 000 000 kr. (punkt D 1.),

att till Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster för budgetåret 1983/84 anvisas ett anslag på 1 463 000 000 kr. (punkt D 2.),

att till Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar för budgetåret 1983/84 anvisas ett reservationsanslag på 10 400 000 kr. (punkt D 3.).

Vidare har regeringen (punkt D 1.) föreslagit riksdagen att godkänna vad som i propositionen förordas beträffande statens järnvägars rätt att förvärva, förvalta och avyttra aktier i bolag, samt beträffande borgensåtaganden.

Regeringen föreslår också under avsnittet Särskilda frågor A. Riktlinjer för SJ:s affärsverksamhet att riksdagen

dels godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna för en finansiell rekonstruktion av statens järnvägar och statens järnvägars statskapital (punkt 1, s. 154–172),

dels godkänner de i propositionen förordade riktlinjerna vad gäller det trafiksvaga bannätet (punkt 2, s. 172–185).

Motionerna

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:207 av Lennart Brunander m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående järnvägen Borås–Varberg.	28–29 32–33	10 d 15 a
I motion 1982/83:208 av Arne Fransson och Gösta Andersson (båda c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att järnvägen Nässjö–Nybro hänförs till SJ:s riksnät på vilken gods- och persontrafiken skall bibehållas,	28–29	10 e
2. att riksdagen uttalar sig för att järnvägsansluta Pauliström till banan Nässjö–Nybro.	32–33	15 s
I motion 1982/83:243 av Lennart Brunander m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om järnvägslinjen Falköping–Landeryd.	28–29 32–33	10 f 15 b
I motion 1982/83:245 av Björn Samuelson (vpk) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder så att godstrafiken kan utvecklas och persontrafiken kan återupptas på järnvägen Karlstad–Hagfors och att denna järnväg moderniseras,	35	22
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för att överföra NKlJ i statlig ägo och inordna företaget i det övriga järnvägsnätet.	35	22
I motion 1982/83:297 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 10–14),		
10. att riksdagen avslår regeringens förslag att överföra vissa banor från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade bannätet,	21–22	2
11. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster för budgetåret 1983/84 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 240 milj. kr. sänkt anslag på 1 223 milj. kr.,	46–47	32
12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om handläggningsordningen för banor som nedläggningsprövas,	23–25	5 a
13. att riksdagen beslutar införa ett bidrag till länshuvudmännen på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertagit betalningsansvaret för driften av viss tågtrafik,	25–27	6 a
14. att riksdagen beslutar att hela Inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs och Hoting–Forsmo samt bandelen Boden–Haparanda hänförs till SJ:s riksnät fr. o. m. budgetåret 1983/84.	28–29 28–29	10 a–c 10 t
I motion 1982/83:298 av Marianne Karlsson (c) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att ortnamnskyltar skall uppsättas utmed järnvägen i enlighet med vad som anförs i motionen.	41	30 a

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:333 av Per Stenmarck och Ingrid Sundberg (båda m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en undersökning av trafikpolitiska och samhällsekonomiska möjligheter att införa biltåg i Sverige.	41	30 b
I motion 1982/83:390 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om statsmakternas medverkan till ett upplåtelseavtal angående stationshuset i Vollsjö.	44	31 b
I motion 1982/83:407 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis och 2),		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts angående järnvägarna i Malmöhus län,	37–38	25 a
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om nödvändigheten av ett snabbt beslut om förbindelserna över Öresund.	48–49	34 a
Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1982/83:403 (fp).		
I motion 1982/83:466 av Rune Backlund (c) yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att järnvägen Jönköping–Vaggeryd skall ingå i SJ:s riksnät.	28–29	10 g
I motion 1982/83:467 av Bertil Danielsson och Ewy Möller (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening uttalar att de i motionen framförda förslagen om förbättrade godstransporter på järnvägslinjen Kalmar–Berga genomförs.	32–33	15 n
I motion 1982/83:468 av Agne Hansson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att järnvägslinjen Västervik–Hultsfred–Växjö hänförs till SJ:s riksnät på vilken gods- och persontrafik skall behållas och att riksdagen uttalar som sin mening att SJ aktivt medverkar till en upprustning av banan samt att SJ genomför en effektivare marknadsföring av järnvägen.	28–29 32–33	10 h 15 p
I motion 1982/83:470 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att bevara Ljusdal–Hudiksvallsbanans person- och godstrafik,	38	26 a
2. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att komplettera motorvagnstrafiken och därmed förbättra kommuninvånarnas i Ljusdal förbindelser med residensstaden Gävle,	38	26 b
3. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att tågen stannar även i Arbrå,	38	26 c
4. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att SJ skall vara skyldiga att redovisa beräkningar som ligger till grund för ev. nedläggningar och försämringar av trafiken.	27	7

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:471 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Kerstin Andersson (båda c) yrkas att riksdagen uttalar sig för att bandelen Mellerud–Bengtsfors–Arvika hänförs till riksnätet.	28–29	10 i
I motion 1982/83:473 av Sigvard Persson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att en samlad lösning av frågan om Öresundsförbindelserna snabbt kommer till stånd i enlighet med vad som anförs i motionen.	48–49	34 b
I motion 1982/83:599 av Elving Andersson och Kjell Mattsson (båda c) yrkas		
1. att riksdagen i första hand uttalar att persontrafiken på Lysekilsbanan återupptas efter att järnvägslinjen nu upprustats,	33	17 a
2. att riksdagen i andra hand uttalar att länshuvudmannen i Göteborg och Bohus län skall ha samma rätt till gottgörelse för ersättningstrafiken, om SJ inte återupptar järnvägstrafiken, som tillkommer övriga huvudmän, då dessa anordnar ersättningstrafik för nedlagd bandel.	33	17 b
I motion 1982/83:601 av John Andersson (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om järnvägsinvesteringar i Västerbotten.	34	19
I motion 1982/83:602 av Hugo Bergdahl och Lars Ernestam (båda fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning om möjligheterna att anskaffa modern teknik för biljettförsäljning, i enlighet med motionens förslag, för användning främst på motorvagnar.	41	30 c
I motion 1982/83:603 av Anders Björck och Erik Hovhammar (båda m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om att en sådan upprustning av trafiken sker på banan Nässjö–Nybro att en överflyttning till riksnätet kan ske år 1984.	28–29 32–33	10 e 15 r
I motion 1982/83:606 av Ivar Franzén m. fl. (c, s, m, fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening uttala sig för vad som anförs i motionen om prioritering av dubbelspår och pendeltågstrafik på västkustbanan.	38–39	27 a-b
I motion 1982/83:608 av Sven Henricsson och Bertil Måbrink (båda vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen uttalats beträffande järnvägslinjerna Växjö–Västervik och Nässjö–Nybro.	25–27 28–29 28–29	6 a 10 e 10 h
I motion 1982/83:609 av Sven Henricsson m. fl. (vpk, s, m, c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om överförande av bandelen Forsmo–Hoting till riksnätet.	28–29	10 e
I motion 1982/83:613 av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder för	37–38	25 a

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
att åter starta persontrafik och även utökad godstrafik längs järnvägslinjen Malmö–Sjöbo.		
I motion 1982/83:615 av Ove Karlsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen i enlighet med vad som i motionen anförs beslutar hos regeringen begära förslag om utbyggnad och elektrifiering av Västerdalsbanan.	32–33	15 g
I motion 1982/83:616 av Bengt Kronblad och Lena Öhrsvik (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att utbyggnad av fjärrstyrning på järnvägslinjen Kalmar–Alvesta tidigareläggs.	32–33	15 o
I motion 1982/83:618 av Elvy Nilsson m. fl. (s) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att rekommendera transportrådet att låta undanta bandelen Kil–Torsby (Fryksdalsbanan) från nedläggningsprövning samt att i stället föra bandelen till riksnätet,	28–29	10 j
2. att riksdagen beslutar att rekommendera transportrådet att låta undanta bandelen Lesjöfors–Kristinehamn (inlandsbanan) från nedläggningsprövning, samt att i stället föra bandelen till riksbanenätet.	28–29	10 k
I motion 1982/83:621 av Kenth Skårvik (fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att persontrafiken på bandelen Lysekil–Munkedal bör återupptas efter slutförande av nu pågående upprustning och att denna bör genomföras på ett sådant sätt att trafik med en hastighet av 90 km i timmen möjliggörs.	33	17 a
I motion 1982/83:622 av Oswald Söderqvist m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag om förbättringar för järnvägstrafiken Stockholm–Uppsala,	33–34	18
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder som innebär att SJ inför tågstopp i Bålsta och Kungsängen,	40	29 a-b
3. att riksdagen hos regeringen begär att möjligheterna till en järnvägsförbindelse med Finland via Örbyhus–Hargshamn snarast undersöks.	32–33	15 l
I motion 1982/83:624 av Erik Wärnberg m. fl. (s, m, c, fp, vpk) yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att bandelen Bjärka Säby–Västervik tillförs riksnätet.	28–29	10 l
I motion 1982/83:770 av Georg Andersson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av snara åtgärder för en upprustning av järnvägslinjen Hällnäs–Lycksele–Storuman.	32–33	15 c
I motion 1982/83:773 av Sigrid Danielsson och Karl-Eric Norrby (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om överförande av de i motionen nämnda järnvägslinjerna i Värmland till riksnätet.	28–29 28–29 28–29	10 a 10 i-j 10 m

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:774 av Lars-Ove Hagberg (vpk) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen hemställer att åtgärder vidtas så att turisttrafik efter hela inlandsbanan kan ske sommartid,	39–40	28 a
2. att riksdagen hos regeringen hemställer att förutsättningarna för att öppna en turistled med trampdressin mellan Sågen och Mora klarläggs.	39–40	28 a
I motion 1982/83:775 av Lars-Ove Hagberg (vpk) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag att bandelen Malung–Borlänge upprustas enligt vad som framförs i motionen,	32–33	15 g
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag att järnvägslinjen Malungsfors–Sälen återuppbyggs enligt vad som framförs i motionen.	32–33	15 h
I motion 1982/83:777 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om transportrådets verksamhet och sammansättning.	24–25	5 b
I motion 1982/83:779 av Larz Johansson och Tage Sundkvist (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt SJ att i samverkan med övriga berörda trafikutövare skapa förutsättningar för en vidgad spårbunden kollektivtrafik i Södermanlands län.	36–37	24 a-c
I motion 1982/83:782 av Iris Mårtensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om bibehållande av järnvägsförbindelserna mellan Ljusdal och Gävle.	38	26 b
I motion 1982/83:784 av Gunnar Olsson (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av förbättrad information till resenärer vid störningar i tåg- och pendeltågstrafiken.	41–42	30 d
I motion 1982/83:785 av Mats Olsson (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om att haverikommissioner tillsätts vid järnvägsolyckor.	43–44	31 a
I motion 1982/83:786 av Ulla Tillander (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående upprustning och utbyggnad av partiellt dubbelspår på västkustbanan.	39	27 a
I motion 1982/83:787 av Olle Östrand m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av forskning och utveckling inom järnvägsområdet.	44–45	31 c
I motion 1982/83:970 av Kerstin Andersson och Lennart Brunander (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening klart uttalar att persontrafik bör återupptas i lämplig omfattning vid Vårgårda och liknande järnvägsstationer.	40	29 d

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:971 av Gunilla André m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om järnvägslinjerna Skövde–Karlsborg, Falköping–Landeryd, Gårdsjö–Håkantorp och (Forshem)–Götene–Nossebro.	28–29 28–29 32–33 32–33	10 f 10 n-o 15 b 15 d
I motion 1982/83:978 av Karin Israelsson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att hela inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs hänförs till SJ:s riksnät fr. o. m. budgetåret 1983/84.	28–29	10 a-b
I motion 1982/83:981 av Göthe Knutson m. fl. (m, c, fp) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär att SJ skapar bättre miljöer och hygien i sina resandevagnar bl. a. genom att vagnstädningen utlämnas på entreprenad i olika delar av landet,	42–43	30 f
2. att riksdagen hos regeringen begär att biljettförsäljningen hos SJ organiseras på ett tillfredsställande sätt,	42–43	30 f
3. att riksdagen hos regeringen begär att automater för drycker och annan förtäring sätts upp i SJ-vagnar på sträckor där serveringsvagnar av ett eller annat slag inte alltid medföljer tågsätten.	42–43	30 f
I motion 1982/83:983 av Bertil Måbrink (vpk) yrkas att riksdagen uttalar att den nuvarande regionala tåg- och motorvagnstrafiken i Gävleborgs län bibehålls och på sikt utökas och ger detta regeringen till känna.	38 38	26 b 26 d
I motion 1982/83:984 av Bertil Måbrink (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående bandelen Älmhult–Sölvesborg.	28–29	10 p
I motion 1982/83:985 av Sten Sture Paterson (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en skyndsam utredning av hur en fördelning skall ske på samhällsekonomisk grund av kostnaderna för lokaltågtrafik, varvid även skall övervägas ianspråktagandet av AMS-medel för vissa förbättringsåtgärder.	27	8
I motion 1982/83:987 av Börje Stensson och Rolf Wirtén (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om en kompletterande museijärnvägstrafik under turistsäsong på bandelen Hultsfred–Växjö.	34–35	21
I motion 1982/83:988 av Ingrid Sundberg (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen uppmanar SJ att fastställa regler som möjliggör för innehavare av färdbevis för SSK/NSK-tågen att också utnyttja SJ:s tåg på sträckan Eslöv–Malmö.	37–38	25 b
I motion 1982/83:1069 av Paul Jansson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:1068 (s) anförs angående järnvägslinjen Skövde–Karlsborg.	28–29	10 n

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:1118 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 delvis och 2–4),		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som allmänt anförs beträffande åtgärder inom trafiken och hemställer om förslag härom,	35–36	23 a
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till utbyggnad av järnvägskapaciteten i Stockholms län,	35–36	23 a
3. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag angående upprustning av de järnvägsstationer som nyttjas av pendeltågstrafiken inom Stockholms län,	35–36	23 a
4. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till direkt järnvägsförbindelse Stockholm–Arlanda.	35–36	23 a
Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1982/83:1117 (vpk).		
I motion 1982/83:1399 av Rune Backlund m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs rörande inriktningen på SJ:s reklam och marknadsföring.	43	30 g
I motion 1982/83:1404 av Tore Claeson (vpk) yrkas att riksdagen uttalar att en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje Södra järnvägsstation snarast bör komma till stånd och hemställer till regeringen om förslag härom.	35–36	23 b
I motion 1982/83:1408 av Kerstin Ekman och Eric Hägelmark (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om SJ:s trafiksvaga banor och avtal med länstrafikbolagen.	27–28	9
I motion 1982/83:1416 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas		
1. att riksdagen mot bakgrund av tidigare uttalanden om arbetsmarknadspolitiska och regionalpolitiska bedömningar uttalar att SJ-verkstaden i Bollnäs bevaras och att underhållet av banmaskiner fortlöpande sker i Bollnäsverkstaden,	45–46	31 e
2. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för en bättre informationspolicy hos SJ.	45–46	31 e
I motion 1982/83:1425 av Hans Petersson i Röstånga och Karin Ahrland (båda fp) yrkas att riksdagen begär att regeringen vidtar åtgärder, i enlighet med vad som anförs i motionen, ägnade att främja kollektivtrafiken i Malmöhus län.	37–38	25 a
I motion 1982/83:1428 av Kenth Skårvik och Elver Jonsson (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs då det gäller att säkerställa pendeltågstrafik i Göteborgsregionen.	39	27 b

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:1430 av Håkan Stjernlöf och Rolf Dahlberg (båda m) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen angående tågtrafiken vid Ljusdals station.	38	26 a-b
I motion 1982/83:1432 av Arne Svensson och Hans Nyhage (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelarna Falköping–Landeryd och Borås–Varberg upptas i SJ:s riksnät på vilket gods- och persontrafiken skall bibehållas.	28–29 28–29	10 d 10 f
I motion 1982/83:1434 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att till Statens järnvägar för budgetåret 1983/84 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 300 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 2 402 100 000 kr.,	31	12
2. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om järnvägsinvesteringar i		
a) Stockholmsregionen,	36	23 c
b) Göteborgsregionen och Västkustbanan,	39	27 a-b
c) Gävleborgs län och Dalarna,	32–33	15 j
d) Västernorrland,	32–33	16
e) Västerbotten,	34	19
3. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om inventering för komplettering av befintligt program för järnvägsinvesteringar i Norrbotten,	34	20
4. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om SJ:s finansiering och kostnadsansvar,	21	1
5. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om stopp för järnvägsnedläggningar.	21	1
I motion 1982/83:1435 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen under D 1. för ny- och ombyggnad av järnvägslinjer avseende inlandsbanan anvisar ett med 50 milj. kr. förhöjt belopp,	31	12
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om åtgärder och program för förbättrad trafik på inlandsbanan.	28–29 39–40	10 a 28 b
I motion 1982/83:1584 av Olle Westberg m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, (yrkande 1 delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:1582 (s) anförs om		4
att verksamheten vid SJ:s verkstad i Bollnäs utvecklas,	46	31 e
att kollektivtrafiken på sträckorna Gävle–Bollnäs–Ljusdal samt Ljusdal–Hudiksvall icke försämras.	38	26 a-b
I motion 1982/83:1586 av Rolf Rämgård m. fl. (c) yrkas att riksdagen begär att hela inlandsbanan Mora–Gällivare, västerdalsbanan Borlänge–Gällivare samt bandelen Mora–Älvdalen elektrifieras och införlivas i riksnätet.	28–29 32–33 40	10 a, r 15 g, i 28 c

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1982/83:1925 av Tore Claeson och Oswald Söderqvist (båda vpk) yrkas att riksdagen uttalar att överläggningar mellan SJ, SL, SLT och berörda kommuner snarast bör upptas i syfte att åstadkomma en utvidgad spårburen kollektivtrafik från Södertälje Södra järnvägsstation på sträckorna mot Nykvarn–Strängnäs–Eskilstuna, Järna–Gnesta–Flen och Hölö–Vagnhärad–Nyköping.	36–37	24 e
I motion 1982/83:1927 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om		
att ett nytt driftersättningssystem för olönsam järnvägstrafik införs,	25–27	6 b
att en förnyad översyn av det ersättningsberättigade järnvägsnätet äger rum,	23	4
att förbindelserna över Öresund omedelbart skall förbättras,	48–49	34 c
att framtida eventuella fasta förbindelser över Öresund skall finansieras via upplåning och avgiftsbeläggas.	48–49	34 c
I motion 1982/83:1928 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 9), att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster för budgetåret 1983/84 anvisar ett anslag på 838 000 000 kr.	46–47	32
I motion 1982/83:1929 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas		
1. att riksdagen avslår regeringens förslag beträffande nedskrivning av statskapitalet i SJ med en miljard kronor,	19–20	1
2. att riksdagen avslår regeringens förslag om nedskrivning av den s. k. uppskrivningsfonden, med motsvarande avskrivningar på anläggningsvärdena,	19–20	1
3. att riksdagen med anledning av regeringens förslag uttalar att SJ bör ges möjlighet att verksamhetsåret 1983/84 minska turtätheten med 5 % och frångå kravet på att erbjuda likvärdig standard på sina tjänster på samtliga banor,	20–21	1
4. att riksdagen uttalar att avskrivningar på hela återanskaffningsvärdena ej behöver göras på 500 km av bannätet,	20–21	1
5. att riksdagen hos regeringen begär en översyn av 1979 års trafikpolitiska beslut beträffande SJ i syfte att ge SJ en rimlig möjlighet att uppfylla statsmakternas krav på att verksamheten skall bära sina kostnader och ge ränta på statskapitalet.	20–21	1
I motion 1982/83:1932 av Kerstin Ekman och Christer Firefelt (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning av järnvägslinjen Göteborg–Veinge.	39	27 a
I motion 1982/83:1937 av tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson (fp) yrkas att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt SJ att påskynda arbetet	42	30 e

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
med att ta fram ett kommunikationsradiosystem för tåg med sikte på att systemet är i drift senast vid utgången av budgetåret 1983/84.		
I motion 1982/83:1938 av Per-Ola Eriksson och Anders Svärd (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i denna motion anförs angående ansvarsfördelningen inom kollektivtrafiken.	24–25	5 c
I motion 1982/83:1947 av Kjell Johansson (fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om förbättring av järnvägsförbindelser i Södermanland.	37 37	24 a-b 24 d
I motion 1982/83:1951 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att återställa Bollnäs–Orsa-banan till normal godsbanestandard.	32–33	15 e
I motion 1982/83:1953 av Maj Kempe och Sven Henricsson (båda vpk) yrkas att riksdagen uttalar att persontrafiken på bandelen Munkedal–Lysekil bör återupptas och bandelen överföras till riksnätet.	28–29 33	10 s 17 a
I motion 1982/83:1971 av Roland Sundgren m. fl. (s) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen vidtar åtgärder så att SJ i sin investeringsplan med förtur vidtar åtgärder så att järnvägstrafiken i Mälardalen ges bättre förutsättningar och därmed stimulerar till en balanserad regional utveckling inom Mälarområdet.	32–33	15 f
I motion 1982/83:1973 av Olle Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande SJ:s persontrafik på banan Stockholm–Eskilstuna.	37	24 a
I motion 1982/83:1974 av Margareta Winberg m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av förbättrad trafikförsörjning i Bräcke kommun.	40	29 e
I motion 1982/83:1976 av Lena Öhrsvik m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för att bibehålla järnvägstrafik på sträckan Nybro–Nässjö.	32–33	15 r
I motion 1982/83:2128 av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 3),		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:2126 (c) anförs beträffande järnvägsförbindelserna i Malmöhus län,	37–38	25 a
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1982/83:2126 (c) anförs beträffande kommunikationerna över Öresund.	48–49	34 d
I motion 1982/83:2181 av Ingemar Eliasson (fp) yrkas att riksdagen uttalar att studierna beträffande industrispår till Husum aktualiseras och att projektet successivt förverkligas.	32–33	16
Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1982/83:2180 (fp).		

Behandlas i utskottets

yttr. s.	hemst. p.
32–33	15 k
36	23 d
40	29 f
44–45	31 d

I motion 1982/83:2185 av Olle Grahn och Hugo Bergdahl (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 5), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om en förstärkt satsning på SJ, särskilt med avseende på snabbtåg, ny helsvensk rälsbuss, samordning av tidtabeller i lokal- och fjärrtrafik, förbättring av banstandarden och utbyggnad av extra dubbelspår söder om Stockholm.

I motion 1982/83:2190 av Sture Korpås m. fl. (c, fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 5 och 6),

1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande upprustning av järnvägshamnen i Hargshamn,	32–33	15 m
5. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen beträffande tågstopp och bättre spårbundna förbindelser för Bålsta, Skutskär och Tierp,	40 40	29 a 29 c
6. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära åtgärder för en bättre fungerande tågpendeltrafik mellan Uppsala och Stockholm.	33–34	18

1 Propositionens huvudsakliga innehåll

1.1 Riktlinjer för SJ:s verksamhet

1.1.1 Finansiell rekonstruktion av statens järnvägar

Enligt 1980 års strukturplan skall SJ inrikta sin verksamhet på att senast under budgetåret 1983/84 uppnå full kostnadstäckning och uppfylla det av statsmakterna uppställda förräntningskravet (prop. 1980/81:20, TU 1980/81:6, rskr 1980/81:101). Som framgår av nedanstående tabell har SJ under senare år uppvisat betydande underskott. Den totala resultatbristen uppgick till 675 milj. kr. budgetåret 1981/82. SJ:s prognoser pekar på att det skulle vara möjligt att uppnå en successiv minskning av underskottet under de närmaste åren. Såväl SJ som konsultföretaget Mc Kinsey – som för SJ:s räkning gjort en undersökning av möjligheterna att förbättra lönsamheten – räknar dock med ett betydande underskott i verksamheten även budgetåret 1983/84 trots en ökad rationaliseringstakt. SJ har mot denna bakgrund anfört att man anser det nödvändigt att statsmakternas utformning av SJ:s kostnadsansvar omprövas.

Resultatutvecklingen vid SJ under perioden 1969/70–1981/82 samt prognos för budgetåren 1982/83 och 1983/84 (milj. kr.)

Budgetår	Drift-resultat**		Förräntnings-krav	Totalt resultat	
1969/70	52		144	– 92	
1970/71	– 178		158	– 336	
1971/72	– 76		121	– 197	
1972/73	39		127	– 88	
1973/74	165		127	+ 38	
1974/75	134		136	– 2	
1975/76	49		144	– 95	
1976/77	– 90		155	– 245	
1977/78	– 259		171	– 430	
1978/79	– 113		191	– 304	
1979/80*	– 211		162	– 373	
1980/81*	– 437		177	– 614	
1981/82*	– 445		229	– 675	
1982/83*	– 250–	– 430	291	– 541–	– 721
1983/84*SJ	– 40–	– 370	344	– 384–	– 714
McKinsey	– 290–	– 730	344	– 634–	– 1 074

* Efter kostnadsavlastning för lågprissatsningen.
** Efter avskrivningar på återanskaffningsvärde.

I fråga om resultatutvecklingen vid SJ konstaterar föredragande departementschefen att de mål som ställts upp inte kunnat uppfyllas. Alla de dominerande rörelsegrenarna, persontrafiken, vagnslasttrafiken och styckegodstrafiken lämnar helt otillfredsställande bidrag för täckning av SJ:s gemensamma kostnader medan busstrafiken och vissa andra rörelsegrenar uppvisar smärre överskott.

I propositionen anges flera orsaker till den negativa resultatutvecklingen. Det gäller bl. a. konjunkturnedgång och strukturomvandling i näringsgrenar där järnvägen traditionellt haft en betydande marknad, svårigheter för SJ att möta kundernas kvalitetskrav i fråga om vagnar, punktlighet och säkra transporter samt stor ledig kapacitet på lastbilssidan vilket ökat konkurrensen inom åkeribranschen.

Inom persontrafiken har enligt föredraganden försäljningen av förstaklass- och sovvagnsbiljetter minskat. Resandevolymen har också påverkats negativt av SJ:s svårigheter att klara sina trafikuppgifter under vintern 1981–1982.

För att uppnå sitt ekonomiska mål har SJ tagit fram ett särskilt åtgärdsprogram vilket närmare har beskrivits i 1982 års budgetproposition. Effekterna av detta program har beaktats i de prognoser över SJ:s resultat som redovisats i det föregående. Föredragandens slutsats blir att SJ, trots planerade kraftiga rationaliseringar och åtgärder för att öka intäkterna, med all sannolikhet kommer att redovisa underskott i verksamheten under överskådlig tid med de regler som nu gäller.

För att SJ skall kunna leva upp till de mål som ställts upp för verksamheten krävs enligt föredraganden ett järnvägsnät och en trafikapparat av mycket

stor omfattning och av god kvalitet. Det ankommer i dag på SJ att uppfylla dessa krav på hela det bannät som skall bibehållas. Omfattningen av detta nät lades till sin dominerande del fast i 1979 års trafikpolitiska beslut. Föredraganden framhåller att de krav som från politiska utgångspunkter ställs på SJ är mycket omfattande jämfört med trafikunderlaget. Detta innebär i sin tur betydande krav på investeringar i såväl fasta anläggningar som rullande materiel, liksom hög beredskap för att SJ skall kunna erbjuda tillräckligt bra transporter på samtliga delar av järnvägsnätet.

Enligt propositionen borde en betydande del av SJ:s tidigare investeringar endast till en del ha belastats med det företagsekonomiska ansvar som principiellt är förknippat med investeringar i affärsverk. Det har därvid ofta varit fråga om mycket resurskrävande investeringar som varit nödvändiga för att SJ skall kunna tillhandahålla ett järnvägsnät med den kvalitet och omfattning som statsmakterna år 1979 lagt fast från trafikpolitiska utgångspunkter.

Föredraganden anser det inte vara rimligt att under överskådlig tid kräva att SJ med trafikintäkter skall täcka kostnaderna för samtliga de investeringar i bannät m. m. som har gjorts i det förflutna. Han föreslår därför att statskapitalet skrivs ned med 1 000 milj. kr. från 3 300 milj. kr. till 2 300 milj. kr. Härigenom reduceras statskapitalet till en storlek som med hänsyn till trafikunderlag och framtidsperspektiv bättre bedöms motsvara SJ:s möjligheter att fortsättningsvis redovisa avskrivningar på återanskaffningsvärdet och förränta kapitalet.

I anslutning till att det statliga budgetsystemet gjordes om under budgetåret 1980/81 ändrades även investeringsbegreppet vid affärsverken. Ändringen innebar att vissa kostnader som tidigare finansierats med underhållsmedel fortsättningsvis skulle finansieras med investeringsmedel. För SJ:s del betydde detta att anläggningstillgångarnas värde ökades med ca 1 760 milj. kr. varav ackumulerade avskrivningar beräknades till ca 520 milj. kr. SJ redovisar nettobeloppet ca 1 240 milj. kr. på en s. k. uppskrivningsfond som inte berör statskapitalet. I propositionen föreslås, med hänsyn till att beloppet tidigare år belastat resultatet, att uppskrivningsfonden skrivs ned med motsvarande avskrivningar på anläggningsvärdena.

Föredraganden understryker att, sedan den förordade rekonstruktionen av SJ-kapitalet genomförts, det får ses som normalt att nya investeringar förräntas fullt ut. Ned- eller bortskrivning av nya tillgångar skall således som regel inte ske. Utgångspunkten måste fortfarande vara att samtliga nya investeringar i infrastrukturen skall baseras på sedvanliga lönsamhetskalkyler.

Även i framtiden kan dock enligt propositionen vissa investeringar i järnvägssystemet komma att aktualiseras, som av olika skäl kan anses önskvärda men där den företagsekonomiska lönsamheten är otillräcklig. Regeringen kommer därför senare att ge SJ i uppdrag att i sina årliga anslagsframställningar redovisa vilka olönsamma investeringar som SJ anser

nödvändiga för att verket skall kunna tillgodose statsmakternas krav på ett väl fungerande järnvägssystem. Det ankommer därefter på regeringen att i samband med budgetarbetet göra samhällsekonomiska överväganden för att bedöma om objekten skall genomföras och i vilken utsträckning statskapitalets storlek i så fall skall påverkas. Resultatet av dessa bedömningar skall redovisas för riksdagen i budgetpropositionen.

I 1979 års trafikpolitiska beslut uppdelades järnvägsnätet i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät. Utgångspunkten för uppdelningen var att till det ersättningsberättigade nätet föra bandelar vid vilka intäkterna inte täcker särkostnaderna. Något underskott skulle därvid inte uppstå i affärsbanenätets trafik. Som framgår av den tidigare redovisningen har emellertid SJ redovisat betydande underskott under en följd av år.

Föredraganden föreslår att malmbanan som f. n. tillhör affärsbanenätet och som omfattar sammanlagt 481,6 bankilometer överförs till det ersättningsberättigade nätet. Härigenom minskar den del av malmtrafikens särkostnad som utgörs av kapitalkostnaderna för själva banan vilket föredraganden särskilt vill påpeka inför kommande avtalsförhandlingar mellan LKAB och SJ när det gäller malmfrakterna.

Även för järnvägsnätet i övrigt föreslås i propositionen en viss överflyttning till det ersättningsberättigade nätet av bandelar som en gång gett särkostnadstäckning men som nu varaktigt lämnar betydande underskott. Följande bandelar föreslås bli överflyttade:

Älvsbyn–Piteå (godsbana)	52,5 km
Bastuträsk–Skelleftehamn	64,0 "
Vännäs–Umeå	31,0 "
Umeå–Holmsund (godsbana)	15,8 "
Kilafors–Söderhamn (godsbana)	32,9 "
Kornsjö–Mellerud	64,3 "
Falköping–Jönköping	69,5 "
Jönköping–Nässjö	43,2 "
Ludvika–Ställdalen	35,4 "
Alvesta–Växjö	17,8 "
Hässleholm–Kristianstad	29,8 "
	456,2 km

Föredraganden understryker att någon risk för nedläggning av persontrafiken inte föreligger eftersom samtliga överflyttade banor med persontrafik skall kvarstå i riksnätet. På sikt borde den föreslagna överföringen enligt propositionen innebära att SJ:s förutsättningar att upprätthålla en bärkraftig trafik på det kvarvarande affärsbanenätet ökar. Det framhålls vidare att förslaget inte innebär att SJ:s intresse att affärsmässigt driva trafiken på de banor som förs över till det ersättningsberättigade nätet minskar.

Även inom det kvarvarande affärsbanenätet kommer vissa olönsamma delsträckor att rymmas. Detta har beaktats då föredraganden har beräknat att behovet av ersättning till SJ kommer att öka med 240 milj. kr. till följd av

de föreslagna överföringarna till det ersättningsberättigade nätet.

Det understryks vidare i propositionen att den finansiella rekonstruktionen av SJ och SJ:s statskapital inte ändrar de principer som ligger till grund för prissättningen i järnvägstrafiken. Intäkterna från SJ skall således täcka verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar på tillgångarnas återanskaffningsvärde och därutöver ge ett överskott som motsvarar räntan på det kvarvarande disponerade statskapitalet. Rekonstruktionsåtgärderna kommer därför inte att inverka på det sätt varpå SJ agerar på transportmarknaden.

1.1.2 Nuvarande kostnadsavlastning för SJ:s lågpriser m. m.

Genom 1979 års trafikpolitiska beslut avlastades SJ vissa fasta kostnader för att möjliggöra en mer marginalkostnadsanpassad prissättning i persontrafiken på järnväg. SJ kunde därigenom både generellt sänka priset på tågresor och införa särskilda lågpriser under veckodagar med kapacitetsöverskott. SJ kompenserades också genom kostnadsavlastningen för de pensionärs- och studeranderabatter som av hävd har lämnats i järnvägstrafiken. För budgetåret 1983/84 har SJ begärt att avlastningen skall uppgå till 371 milj. kr. varav 240 milj. kr. i minskade avskrivningar och 131 milj. kr. i nedsatt förräntningsplikt.

Föredraganden framhåller att lågprissatsningen har inneburit att ett viktigt trafikpolitiskt mål uppnåtts, nämligen att ge människor möjlighet att till ett rimligt pris utnyttja överkapaciteten inom järnvägstrafiken. Han anser det därför väsentligt att SJ även i fortsättningen upprätthåller en lagprisprofil inom persontrafiken och genom fortsatta pris-, rabatt- och kvalitetsåtgärder ökar kapacitetsutnyttjandet ytterligare.

Enligt propositionen är det en uppgift för SJ att utforma rabattsystemet inom ramen för en bibehållen lågprisprofil med utgångspunkt från vad som är kommersiellt motiverat och med hänsyn till de merkostnader som kan uppstå. Föredraganden framhåller att detta kan göras utan att SJ på sikt skall behöva särskild kompensation. Det föreslås dock att den särskilda ersättningen för de kommersiellt omotiverade pensionärs- och studeranderabatterna skall bibehållas.

För budgetåret 1983/84 föreslår föredraganden att SJ erhåller 240 milj. kr. för rabattåtgärder i persontrafiken, varav 100 milj. kr. avser pensionärs- och studeranderabatter och 140 milj. kr. lågprissatsningar. Målet är att den sistnämnda ersättningen skall avvecklas under en treårsperiod. För att uppnå en klar redovisning av lågsprissatsningens effekter på statsbudgeten föreslås att ersättningen till SJ tas upp som en delpost under anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster.

SJ har vissa kostnader för järnvägskorsningar som saknar motsvarighet hos transportföretag som SJ konkurrerar med. Dessa kostnader har tidigare ansetts rymmas inom den av riksdagen beslutade kostnadsavlastningen.

Eftersom kostnadsavlastningen, med undantag för pensionärs- och studeranderabatterna, föreslås upphöra efter en övergångsperiod anser föredraganden att 33,4 milj. kr. bör tas upp för åtgärder vid järnvägskorsningar under anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster.

1.1.3 Prövnings- och ersättningsregler för lokal och regional persontrafik

Enligt de trafikpolitiska besluten 1963 och 1979 skall SJ ha full ersättning för trafiken på järnvägslinjer som det inte finns företagsekonomiska skäl att ha kvar men som statsmakterna ändå velat behålla. För själva driften på det trafiksvaga nätet utgår budgetåret 1982/83 858,8 milj. kr. i ersättning till SJ. Det innebär att driftersättningen fördubblats sedan mitten av 1970-talet.

I 1979 års trafikpolitiska beslut fastlades en handläggningsordning för prövning av persontrafiken på de bandelar som inte tillhör riksnätet. Det ankommer därvid på de regionala trafikhuvudmännen att till transportrådet redovisa hur ersättningstrafik kan ordnas och ta ställning till om trafiken skall gå kvar på järnväg eller överflyttas till landsväg. Transportrådet skall inhämta bl. a. berörda länsstyrelsers yttrande och därefter överlämna materialet med eget yttrande till regeringen som slutligt prövar nedläggningsfrågan.

Enligt propositionen är det i det trafikpolitiska beslutet inte klart utsagt vad som skall hända om en huvudman anser att trafiken bör bibehållas på järnväg. Inte heller anges några tidsramar för det erforderliga utredningsarbetet. Föredraganden anser att båda dessa förhållanden i hög grad bidrar till att det råder stor osäkerhet beträffande enskilda bandelars framtid.

För att skapa klarhet föreslås att en tidsgräns sätts för huvudmännens ställningstagande till persontrafikens framtid och att det bör ankomma på transportrådet att bana för bana ange ett sista datum för ställningstagandet. Samtliga huvudmän bör enligt propositionen ha beslutat sig före utgången av år 1984. Ett regeringsbeslut om nedläggning av sådan persontrafik, som huvudman inte önskar bibehålla, bör tas i så god tid att SJ kan upphöra med trafiken senast den 1 juli 1985.

Inlandsbanan föreslås, mot bakgrund av de uttalanden som riksdagen gjort, till en början bli undantagen från nedläggningsprövning. En sådan prövning bör göras först sedan tillräckliga erfarenheter vunnits av den prövning som skall göras under det första skedet.

Föredraganden anser att det är naturligt att huvudmännens ansvar för den kollektiva trafiken utvidgas till att gälla all sådan järnvägstrafik som huvudsakligen är av lokal och regional karaktär och att huvudmännen får ett visst ekonomiskt ansvar för denna trafik. Enligt propositionen bör den ersättning som huvudmännen skall betala till SJ för att trafiken skall vara kvar på järnväg motsvara särkostnaderna samt ett tillägg för täckning av de gemensamma kostnaderna. Tillägget bör maximeras till 50 % av särkostna-

derna. Huvudman som överväger fortsatt trafik på järnväg skall förhandla med SJ om villkoren. Därefter får SJ redovisa resultatet av förhandlingarna till transportrådet som vidarebehandlar ärendet och överlämnar det till regeringen.

Föredraganden framhåller vidare att, om en huvudman vill bibehålla persontrafiken på en nedläggningsprövad bandel, det bör ankomma på statsmakterna att ställa upp med erforderliga resurser i form av investeringar eller förstärkt underhåll för att en tillfredsställande standard på banan därmed skall kunna upprätthållas. Statens insatser måste dock stå i rimlig proportion till de tjänster som köps samt den tid under vilken SJ skall utföra trafiken.

Enligt propositionen är det, med hänsyn till den betydelse för berörda landsändar som den interregionala trafiken har på de trafiksvaga bandelarna, väsentligt att denna trafiks fortbestånd tryggas. Staten bör genom ramar ange omfattningen av de tjänster som SJ skall utföra. Föredraganden kommer därför senare att föreslå regeringen att ge SJ i uppdrag att varje år komma in med förslag till det interregionala tågutbudet på de trafiksvaga bandelar som ingår i riksnätet. På grundval av detta förslag skall regeringen fastställa ramar för antalet interregionala tåg på varje bandel. SJ bör så snart som möjligt träffa avtal med huvudmännen om den lokala/regionala tågtrafik, dvs. tåg utöver den av regeringen fastställda ramen, som finns kvar på det ersättningsberättigade bannätets riksnätsdel. Om huvudmännen inte vill betala för sådan trafik bör den enligt propositionen läggas ned.

För att underlätta överflyttning till buss av trafik i lokala och regionala tåg på ersättningsberättigade riksnätsbanor bör huvudmännen enligt föredraganden kunna erhålla statlig vägmilsersättning för sådan ersättningstrafik. Bidraget föreslås utgå under längst en femårsperiod för det antal turer som motsvarar den indragna tågtrafiken.

1.1.4 Riksnätets omfattning

I 1979 års trafikpolitiska beslut fastställdes ett riksnät, omfattande 7 600 bankilometer, på vilket persontrafik skall behållas inom överblickbar framtid. Till riksnätet fördes dels affärsbanorna, dvs. de banor vars intäkter förmår täcka särkostnaderna, dels sådana trafiksvaga banor som av samhällsekonomiska skäl bedömdes böra trafikeras på längre sikt. Enligt det trafikpolitiska beslutet är målet beträffande banstandarden på trafiksvaga bandelar som tillhör riksnätet att personförande tåg skall kunna framföras med en största tillåten fart av minst 90 km/tim. På bandelar som skall behållas för godstrafik är kravet 20 tons axellast och en högsta tillåten hastighet på 70 km/tim.

Föredraganden anser att riksnätet är väl avvägt men att justeringar bör göras i två fall på grund av ändrade förhållanden under senare år. Det gäller dels bandelen Boden–Haparanda som med åren fått allt mer internationella

trafikuppgifter, dels bandelen Landskrona–Kävlinge som genom SJ:s avtal med kommunalförbunden i sydvästra Skåne övertar de trafikuppgifter som riksnätsbanan Landskrona–Billeberga tidigare haft. Det föreslås därför att de båda förstnämnda bandelarna förs till riksnätet och att den sistnämnda bandelen utgår ur riksnätet.

Det framhålls vidare i propositionen att ändrade förhållanden även fortsättningsvis kan motivera smärre justeringar av riksnätet. Föredraganden bortser inte från möjligheten att transportrådets beredning av dessa frågor kan resultera i förslag från rådet att ytterligare någon bandel bör överföras till riksnätet.

2 Utskottet

2.1 Riktlinjer för SJ:s verksamhet

I avsnitt 1.1 presenteras i sammandrag propositionens förslag till nya riktlinjer för SJ:s verksamhet. I detta avsnitt redovisas utskottets ställningstagande till förslagen samt till de med anledning härav väckta motionerna.

2.1.1 Finansiell rekonstruktion av statens järnvägar

I motion 1982/83:1929 (m) yrkas att riksdagen avslår förslagen i propositionen att *skriva ned statskapitalet* med 1 miljard kronor och att skriva ned den s. k. *uppskrivningsfonden* med motsvarande avskrivningar på anläggningsvärdena. Enligt motionen kan dessa åtgärder inte vidtas förrän ett flertal viktiga problem blivit lösta. Det gäller förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen beträffande det ersättningsberättigade nätet, åtgärder för att anpassa SJ:s övriga struktur till målet att uppnå kostnadstäckning och räntabilitet på statskapitalet samt justeringar av 1979 års trafikpolitiska beslut.

Ambitionerna i det trafikpolitiska beslutet bör enligt motionärerna reduceras genom att SJ ges möjlighet att minska den totala *turtätheten* med 5 % och frångå kravet på att erbjuda en *likvärdig standard på sina tjänster* på samtliga banor samt genom att *avskrivningar* på hela återanskaffningsvärdena ej behöver göras på 50 mil av bannätet. Slutligen begärs i motionen att regeringen gör en *översyn av 1979 års trafikpolitiska beslut* beträffande SJ i syfte att ge verket en rimlig möjlighet att uppfylla statsmakternas krav på att verksamheten skall bära sina kostnader och ge ränta på statskapitalet.

Utskottet vill till en början framhålla följande med anledning av regeringens förslag till finansiell rekonstruktion av SJ. Det ekonomiska målet för SJ innebär att intäkterna från verksamheten skall täcka kostnaderna inkl. avskrivningar på tillgångarnas återanskaffningsvärde och därutöver ge ett överskott som motsvarar räntan på det disponerade statskapitalet.

För insatser som inte är företagsekonomiskt motiverade skall SJ få ersättning. Det kan t. ex. gälla olika regionalpolitiska åtgärder.

Som framgår av den tidigare redovisningen har SJ under en följd av år redovisat betydande underskott i verksamheten. Föreliggande prognoser visar också att underskotten kommer att kvarstå den närmaste tiden med nu gällande regler. Med all sannolikhet kommer således målet i 1980 års strukturplan – att SJ senast under budgetåret 1983/84 skall uppnå full kostnadstäckning – ej att uppnås. Utskottet delar föredragandens uppfattning att stora negativa konsekvenser blir följden om SJ fortlöpande tillåts driva sin verksamhet med stora underskott. Det gäller bl. a. effekterna på statsbudgeten, risken för att prisbildningen på transportmarknaden blir snedvriden och minskad arbetstillfredsställelse för de SJ-anställda. Det är vidare viktigt för effektiviteten i SJ:s investeringsplanering att verket har möjlighet att uppnå resultatkravet.

Mot denna bakgrund anser utskottet det väsentligt att skyndsamt skapa förutsättningar för SJ att uppfylla det ekonomiska målet, att redovisa avskrivningar på återanskaffningsvärdet och förränta kapitalet. Därigenom förbättras möjligheterna för SJ att utvecklas som ett modernt och effektivt trafikverk.

Såsom föredraganden framhåller har de krav som från politiska utgångspunkter ställts på SJ varit mycket omfattande jämfört med trafikunderlaget. Investeringsvolymen borde endast till en del ha belastats med det företagsekonomiska ansvar som är förknippat med investeringar i affärsverk. Utskottet tillstyrker därför förslagen i propositionen att skriva ned statskapitalet med 1 000 milj. kr. och att den s. k. uppskrivningsfonden, som uppgår till 1 240 milj. kr., skrivs ned med motsvarande avskrivningar på anläggningsvärdena. Motion 1982/83:1929 (m) avstyrks följaktligen i dessa delar.

Utskottet avstyrker vidare yrkandena i nämnda motion att SJ bör ges möjligheter att verksamhetsåret 1983/84 minska turtätheten med 5 %, att kravet på att SJ skall erbjuda likvärdig standard på sina tjänster på samtliga banor bör frångås samt att avskrivningar på hela återanskaffningsvärdena ej skall behöva göras på 50 mil av bannätet.

Enligt gällande beslutsordning ankommer det på SJ att avgöra frågor om turtätheten på olika banor. Utskottet som anser denna ordning ändamålsenlig finner därför ingen anledning för riksdagen att uttala sig om turtätheten på det sätt som föreslås i motionen.

I det trafikpolitiska beslutet ingår inte, såsom görs gällande i motionen, något krav på att SJ skall erbjuda likvärdig standard på sina tjänster på samtliga banor. Enligt beslutet är målet för den statliga trafikpolitiken att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnader. Begreppet tillfredsställande trafikförsörjning kan inte preciseras utan att hänsyn tas till lokala och regionala förhållanden. Det fastslogs därför i det trafikpolitiska beslutet att det inte är meningsfullt att

översätta detta begrepp till standardkrav som skall gälla i hela landet. Utskottet är alltjämt av denna uppfattning.

Enligt gällande principer skall affärsverkens avskrivningar göras till återanskaffningsvärdet. Motionärernas förslag att avskrivningar på hela återanskaffningsvärdet ej skall behöva göras på 50 mil av bannätet innebär att SJ skulle få tillämpa två beräkningsmetoder för sina avskrivningar. Utskottet som finner detta förslag olämpligt anser att nu gällande principer bör bibehållas.

Utskottet anser vidare att den i propositionen föreslagna finansiella rekonstruktionen av SJ skapar förutsättningar för verket att driva verksamheten på ett rationellt sätt och uppfylla det ekonomiska målet om full kostnadstäckning. Någon översyn av 1979 års trafikpolitiska beslut i syfte att ge SJ en rimlig möjlighet att uppfylla detta mål anser utskottet därför inte erforderlig. Motion 1982/83:1929 (m) avstyrks följaktligen också i denna del.

I motion 1982/83:1434 (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna dels vad som i motionen anförs om *SJ:s finansiering och kostnadsansvar*, dels vad som anförs om *stopp för järnvägsnedläggningar*. Motionärerna framhåller att vpk redan tidigare tagit avstånd från uppdelningen av SJ i affärsbane- och ersättningsberättigade bannät. De motsätter sig att den företagsekonomiska effektiviteten mer och mer blivit ledstjärna för SJ:s verksamhet. Detta i all synnerhet som samma monetära måttstock inte alls tillämpas på t. ex. vägtrafik och bilism med dess många negativa effekter.

Utskottet vill med anledning härav understryka att förslaget till finansiell rekonstruktion inte ändrar på principen att SJ, inom de av samhället uppdragna ramarna, skall drivas som affärsverk på i huvudsak samma sätt som andra statliga och privata trafikföretag och uppfylla det ekonomiska målet. Principen är att SJ skall få särskild ersättning för samhällsingripanden som inte är företagsekonomiskt motiverade. Det företagsekonomiska betraktelsesätt som utgör grunden för SJ:s agerande på transportmarknaden ligger därmed i linje med den samhällsekonomiska syn på järnvägen som lades fast i 1979 års trafikpolitiska beslut. Utskottet som inte heller är berett att uttala sig för ett stopp för alla järnvägsnedläggningar avstyrker motion 1982/83:1434 (vpk) i nu behandlade delar.

I motion 1982/83:297 (c) yrkas att riksdagen avslår regeringens förslag att *föra över vissa banor från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet*. Enligt motionärerna kan förslaget innebära lägre investeringar, lägre servicegrad, sämre resultat, färre turer och slutligen så stora förluster att vederbörande bana flyttas ur riksnätet och blir föremål för nedläggningsprövning. Detta förhållande leder lätt till passivitet, indragna investeringar och till att företag inte planerar med järnvägen som ett alternativ för sina transporter. Motionsyrkandet innebär ett minskat anslagsbehov på 240 milj.

kr. till det ersättningsberättigade nätet.

Uppdelningen av järnvägsnätet i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät har gjorts med den utgångspunkten att till det sistnämnda nätet bör föras bandelar vars intäkter inte förmår täcka särkostnaderna. De förluster som SJ redovisat under en följd av år beror bl. a. på att flera av affärsbanorna nu varaktigt lämnar betydande underskott. Med tanke på det angelägna i att få till stånd ett funktionellt sammanhängande järnvägsnät på vilket kan bedrivas en rationell trafik tillstyrker utskottet föredragandens förslag att flytta över malmbanan och elva ytterligare bandelar till det ersättningsberättigade nätet. Ersättningsbehovet till SJ för driften av det ersättningsberättigade nätet ökar därmed med 240 milj. kr.

Av utskottets ställningstagande följer att motion 1982/83:297 (c) avstyrks i denna del. Utskottet vill i likhet med föredraganden understryka att någon risk för nedläggning av persontrafiken inte föreligger eftersom de överförda banorna fortfarande kommer att tillhöra riksnätet. Det innebär att uppställda krav beträffande banstandard, tåghastigheter m. m. fortfarande skall gälla. Själva överföringen till det ersättningsberättigade nätet innebär, enligt utskottets mening, i sig inte någon försämrad servicegrad.

Till följd av den föreslagna finansiella rekonstruktionen kommer enligt vad utskottet erfarit *SJ:s resultat* under nästa budgetår att förbättras med ca 710 milj. kr. enligt följande. Nedskrivningen av statskapitalet och uppskrivningsfonden får till följd att SJ:s avskrivningar och förräntningskrav minskar med ca 600 milj. kr. SJ anvisas dessutom ytterligare ca 480 milj. kr. över anslaget Ersättning till SJ för vissa tjänster främst till följd av förslagen om överflyttning av vissa banor från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet och att ersättningen till SJ för rabattåtgärder i persontrafiken skall anvisas över detta anslag. Den nuvarande formen för kostnadsavlastning för SJ:s lågpriser upphör däremot, vilket betyder att avskrivningarna och förräntningskravet ökar med ca 370 milj. kr. (600 milj. kr. + 480 milj. kr. – 370 milj. kr. = 710 milj. kr.).

Utskottet vill i sammanhanget understryka att nedskrivningen av SJ:s kapital måste betraktas som en engångsåtgärd som syftar till att skapa förutsättningar för SJ att undvika underskott i verksamheten. Det betyder att SJ fortsättningsvis måste göra noggranna lönsamhetsbedömningar av sina investeringsprojekt. Om SJ underlåter att göra sådana bedömningar är risken stor att SJ inom en nära framtid åter kommer att redovisa förluster med tanke på de stora investeringsbelopp som verket disponerar över. Detta kan enligt utskottets mening inte accepteras.

SJ skall således även fortsättningsvis drivas efter företagsekonomiska principer. Som framhålls i propositionen kan dock även i framtiden komma att aktualiseras investeringar i järnvägssystemet som av olika skäl kan anses önskvärda men där den företagsekonomiska lönsamheten är otillräcklig. I likhet med föredraganden anser utskottet att samhällsekonomiska bedömningar av olika investeringsobjekt bör göras av riksdag och regering i samband med budgetarbetet.

2.1.2 Nuvarande kostnadsavlastning för SJ:s lågpriser m. m.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden anfört om nuvarande kostnadsavlastning för SJ:s lågpriser m. m. Det betyder att SJ för nästa budgetår bör erhålla 240 milj. kr. för rabattåtgärder i persontrafiken, varav 100 milj. kr. avser pensionärs- och studeranderabatter och 140 milj. kr. lågprissatsningar. Målet är att den sistnämnda ersättningen skall avvecklas under en treårsperiod. För att uppnå en klar redovisning av lågprissatsningens effekter på statsbudgeten bör ersättningen till SJ tas upp som en delpost under anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster. Utskottet tillstyrker vidare att 33,4 milj. kr. tas upp under detta anslag, för vissa åtgärder vid järnvägskorsningar.

2.1.3 Prövnings- och ersättningsregler för lokal och regional persontrafik

I motion 1982/83:1927 (m) framhålls att en *förnyad prövning av omfattningen av det ersättningsberättigade nätet är nödvändig.* Den bör syfta till att sådana bandelar läggs ned vilka utgör en stor ekonomisk belastning.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens uppfattning att en klarare handläggningsordning bör skapas för prövning av persontrafiken på de trafiksvagaste bandelarna. Den oklarhet som i dag råder om olika bandelars framtid har försvårat investeringsplaneringen både för SJ och länshuvudmännen. Det är enligt utskottets mening naturligt att länshuvudmännen har ansvaret för persontrafik på järnväg som är av lokal och regional karaktär och att de också har ett visst ekonomiskt ansvar för denna trafik. Därmed skapas förutsättningar för en samordnad trafik i de olika länen. En sådan ordning överensstämmer också väl med intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut.

Mot den angivna bakgrunden tillstyrker utskottet förslaget i propositionen att länshuvudmännen skall ha tagit ställning till om de vill ha kvar lokal och regional persontrafik på järnväg före utgången av år 1984 samt att regeringsbeslut om nedläggning skall tas i så god tid att SJ kan upphöra med trafiken senast den 1 juli 1985. I de fall huvudmännen vill behålla trafiken på järnväg skall de uppta förhandlingar med SJ om de finansiella villkoren.

Utskottets ställningstagande innebär att en prövning av det ersättningsberättigade nätet kommer till stånd. Ett särskilt uttalande från riksdagens sida att så bör ske är därför obehövligt varför motion 1982/83:1927 (m) i denna del bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:297 (c) framhålls att förhandlingarna om finansieringen av trafiken på de banor som skall vara föremål för nedläggningsprövning bör föras av SJ och länshuvudmännen utan medverkan från *transportrådet.* Det finns inte heller enligt motionärerna något skäl att ange separata datum för

de olika banorna, utan det räcker att ange att samtliga ställningstaganden skall vara klara under år 1984. I de fall någon uppgörelse då ännu ej kommit till stånd bör frågan föras upp på regeringsnivå för slutligt avgörande.

I motion 1982/83:777 (vpk) framhålls att transportrådet vid nedläggningsprövning av persontrafiken på järnväg ofta framlägger föga objektiva och ibland felaktiga faktaredovisningar varvid inte sällan järnvägstrafiken framställs i en negativ dager och busstrafiken i en positiv sådan. Motionären anser att detta förhållande kan förklaras med vissa oklarheter i instruktionen för rådets agerande i samband med nedläggningsprövning av järnvägstrafik. Vidare framhålls i motionen att det i olika sammanhang har påpekats att rådets sammansättning bör ses över.

I motion 1982/83:1938 (c) framhålls att det inte finns några skäl som motiverar transportrådets engagemang i de förhandlingar som skall föras mellan länshuvudmännen och SJ. Det framhålls vidare att den översyn av kungörelsen om statliga bidrag till kollektiv busstrafik som görs i kommunikationsdepartementet inte får leda till ökad detaljreglering för huvudmännen.

Utskottet finner det naturligt att transportrådet, som har en motsvarande uppgift redan i dag, deltar i prövningen av den framtida persontrafiken på järnväg på det sätt som föredraganden föreslår. Därigenom torde en samordning av kollektivtrafiken i olika län lättare kunna åstadkommas och resurskrävande dubbelinvesteringar undvikas.

En viktig uppgift för transportrådet bör enligt utskottets mening vara att se till att förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen upptas så snart som möjligt, att de genomförs utan dröjsmål samt att de angivna tidsgränserna inte överskrids.

Enligt utskottets mening bör rådet inte delta i förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen. Om dessa förhandlingar leder till en uppgörelse om fortsatt trafik, utgår utskottet från att transportrådet inte behöver anmäla detta för regeringen. Om däremot förhandlingarna inte leder till en överenskommelse, skall detta redovisas för transportrådet som bör tillse att förhandlingarna förts i enlighet med de av statsmakterna angivna riktlinjerna. Genom kontakter med berörda parter bör transportrådet tillse att en förnyad prövning av förhandlingsunderlag kommer till stånd. Detta innebär enligt utskottets mening att rådets uppgift skall vara av medlande och förmedlande karaktär. Om denna förnyade prövning inte leder till en överenskommelse ankommer det på transportrådet att till regeringen lägga fram förslag beträffande den fortsatta trafiken. Utskottet förutsätter att det underlagsmaterial som används vid bedömningen av framtida järnvägsdrift är aktuellt och rättvisande.

Den i motion 1982/83:1938 (c) refererade översynen av statsbidragssystemet till kollektivtrafiken är ännu ej klar. Av budgetpropositionen framgår att realiserandet av eventuellt mer genomgripande förslag inte bör ske förrän

samtliga län i landet bildat länshuvudmän och kommit i gång med trafiken. Utskottet anser att resultatet av översynen bör avvaktas.

Av utskottets ställningstagande följer att motionerna 1982/83:297 (c) i denna del, 1982/83:777 (vpk) och 1982/83:1938 (c) avstyrks.

Beträffande *riktlinjerna för länshuvudmännens ersättning till SJ* om tågtrafiken skall bibehållas har följande motionsyrkanden framförts.

I motion 1982/83:297 (c) yrkas att ett bidrag införs till länshuvudmännen på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertagit betalningsansvaret för driften av viss tågtrafik. Enligt motionärerna neutraliseras därigenom det för tåget mycket negativa systemet att huvudmannen, om en bana läggs ned, får bidrag till busstrafik men får stå för hela driftkostnaden och en del av infrastrukturkostnaden om banan bibehålls.

I motion 1982/83:608 (vpk) yrkas att därest linjerna *Växjö – Västervik och Nässjö – Nybro* inte tillförs riksnätet villkoren för ett övertagande skall vara synnerligen gynnsamma för länshuvudmännen. Enligt motionen finns det anledning att skapa fördelaktiga villkor för huvudmannen om järnvägstrafiken lokalt/regionalt skall ombesörjas av denne. Hänsyn bör tas till den kraftiga subventionering som all landsvägstrafik i dag åtnjuter och som inte har någon motsvarighet vid järnvägstrafik.

I motion 1982/83:1927 (m) framhålls att driftersättningssystemet för olönsam järnvägstrafik bör ändras så att satsningar i det ersättningsberättigade nätet uppmuntras och SJ får möjlighet att behålla de vinster som kan erhållas genom en effektivare trafik.

Utskottet har i det föregående anslutit sig till föredragandens förslag att länshuvudmännen skall ha ansvar för persontrafik på järnväg som är av lokal och regional karaktär samt att de också skall ha ett visst ekonomiskt ansvar för denna trafik. Därigenom får länshuvudmännen ett samlat ansvar för all kollektivtrafik inom sitt område vare sig det gäller tåg eller buss.

Det är enligt utskottets mening viktigt att riktlinjerna för länshuvudmännens ersättning till SJ, för de fall de önskar bibehålla järnvägstrafiken, utformas på ett sådant sätt att den samhällsekonomiskt bästa trafiklösningen väljs. Hänsyn bör därvid tas till de skilda förutsättningar som råder mellan olika bandelar.

Såsom föredraganden framhåller bör grundprincipen vara den att SJ skall erhålla en ersättning som motsvarar särkostnaderna samt ett visst tillägg för täckning av de gemensamma kostnaderna på resp. bandel. En utgångspunkt bör vidare enligt utskottet vara att huvudmännens ersättning till SJ inte skall överstiga den totala ersättning SJ i utgångsläget får för persontrafiken på berörda bandelar.

Om länshuvudmannen väljer att föra över trafiken från järnväg till buss utgår ett särskilt bidrag. Enligt motion 1982/83:297 (c) innebär detta bidrag att busstrafiken ges en konkurrensfördel gentemot järnvägen.

Utskottet vill med anledning härav framhålla följande. I de fall huvudmannen vill behålla persontrafiken på en nedläggningsprövad bandel, ankommer det enligt propositionen på statsmakterna att tillhandahålla erforderliga resurser i form av investeringar eller förstärkt underhåll för att en tillfredsställande standard på banan skall kunna upprätthållas. Det betyder att staten tar på sig det ekonomiska ansvaret för förnyelse av exempelvis underbyggnad, räls, mötesspår, slipers, befintliga kontaktledningar och stolpar samt perronger. Normalt underhåll som krävs för resp. bandel bör dock betalas av länshuvudmannen. Kostnaderna för detta underhåll torde dock i flertalet fall uppgå till endast blygsamma belopp eftersom godstrafiken svarar för ett betydligt större slitage än persontrafiken. Utskottet vill i likhet med föredraganden understryka att statens insatser måste stå i rimlig proportion till de tjänster som köps av huvudmannen och den tid under vilken SJ skall utföra trafiken.

Utskottet utgår vidare från att regeringen vid den närmare utformningen av riktlinjerna beaktar att de gemensamma kostnaderna på de banor som skall nedläggningsprövas ofta är betydligt lägre än vad som eljest är fallet i SJ:s persontrafik. Detta hänger delvis samman med att investeringar i ersättningsberättigade järnvägslinjer inte tillförs statskapitalet. Huvudmännen bör därför vid avtal om fortsatt persontrafik på järnväg bl. a. inte belastas med kapitalkostnader för redan gjorda eller kommande investeringar i SJ:s bannät.

I sammanhanget bör också erinras om att i vissa fall statsbidrag i form av s. k. vägmilsersättning kan utgå för sådan järnvägstrafik som har utpräglat lokala och regionala trafikuppgifter. Detta förutsätter dock att länshuvudmannen har bestämmanderätten över trafikens omfattning och uppläggning och tar det ekonomiska ansvaret för denna trafik samt att trafiken ryms inom det maximiantal turer med kollektiva trafikmedel som är statsbidragsberättigade. Utskottet finner att föredragandens förslag att föra över ansvaret för den lokala och regionala tågtrafiken på det ersättningsberättigade bannätet till länshuvudmannen innebär att vägmilsersättningen kan få betydelse för möjligheterna att bibehålla sådan trafik på järnväg i de fall länstrafikbolagen så önskar.

Vad som i det föregående anförts om statsmakternas ansvar för banstandarden, om riktlinjerna för huvudmännens ersättning till SJ och om den s. k. vägmilsersättningen innebär, enligt utskottets mening, att rimlig konkurrensneutralitet skapas mellan busstrafik och tågtrafik. Länshuvudmännen får därmed möjlighet att, med samhällsekonomiska utgångspunkter, välja det trafikalternativ som bäst gagnar regionens invånare.

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

Utskottet är inte berett att, såsom yrkas i motion 1982/83:608 (vpk), förorda att villkoren för ett övertagande av vissa banor skall vara särskilt gynnsamma för länshuvudmännen.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet i denna del motionerna

1982/83:297 (c) och 1982/83:608 (vpk). Syftet med motion 1982/83:1927 (m) i denna del synes till väsentlig del tillgodosett varför den bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:470 (c) yrkas att SJ skall vara skyldigt att *redovisa beräkningar* som ligger till grund för eventuella nedläggningar och försämringar av trafiken.

Enligt förslaget i propositionen bör SJ så långt möjligt vid förhandlingarna med huvudmännen redovisa intäkts- och kostnadsförändringar som beräknas uppstå om avtal träffas. Redovisningen av kostnader för särskilda resurser skall ske enligt av SJ och huvudmännen på förhand överenskomna principer. Huvudmännen skall ha rätt att granska redovisningen och det underlagsmaterial som ligger till grund för den.

För att de angivna riktlinjerna för huvudmännens ersättning till SJ skall kunna följas är det enligt utskottets mening nödvändigt att huvudmännen ges god insyn i SJ:s beräkningsunderlag. Mot bakgrund av vad föredraganden anfört i frågan förutsätter utskottet att så kommer att ske. Syftet med yrkandet i motion 1982/83:470 (c) synes därmed vara tillgodosett varför det kan lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:985 (m) yrkas att regeringen skyndsamt utreder hur en fördelning skall ske på samhällsekonomisk grund av *kostnaderna för lokaltågtrafik*, varvid även skall övervägas ianspråktagande av AMS-medel för vissa förbättringsåtgärder.

Den i propositionen föreslagna handläggningsordningen innebär att SJ skall redovisa resultatet av förhandlingarna med huvudmännen till transportrådet. Eventuella nedläggningsbeslut fattas av regeringen. Enligt utskottets mening betyder denna ordning att samhällsekonomiska konsekvenser av det slag motionären framhåller kommer att beaktas. Under hänvisning till det anförda bör motionen lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:1408 (fp) framhålls att *länstrafikbolagen bör få viss betänketid* innan statens bidrag till tåg och busstrafik dras in och att det bör vara möjligt för länstrafikbolagen att själva finansiera rullande materiel samt vissa fasta anläggningar.

Utskottet anser att den nya handläggningsordningen som innebär att länshuvudmännen skall ha tagit ställning till frågan om persontrafikens framtid senast före utgången av år 1984, ger huvudmännen tillräckligt rådrum. Denna ordning innebär vidare att länshuvudmännen själva kan medverka i finansieringen av rullande materiel och fasta anläggningar. SJ och huvudmännen kan avtala om sådan finansiering samt formerna för denna. Denna möjlighet är dock begränsad till att omfatta tåg och fasta anläggningar i ett från övrig trafik avskilt system. På en nedläggningsprövad bandel ankommer det på statsmakterna att svara för investeringar eller förstärkt underhåll för att en tillfredsställande standrad skall kunna upprätthållas.

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

2.1.4 Riksnätets omfattning

Enligt 1979 års trafikpolitiska beslut skall persontrafiken på riksnätet behållas under överblickbar framtid. Avgränsningen av riksnätet gjordes för att skapa förutsättningar för långsiktiga investeringar i syfte att öka järnvägens attraktivitet. Vid övervägandena vilka banor som skulle tillföras riksnätet beaktades en rad faktorer. Hänsyn togs till möjligheterna att passa in en framtida järnvägs- och/eller landsvägstrafik i ett rationellt utformat trafiksystem. Trafiksäkerhet, miljö, tidsåtgång och bekvämlighet för resenärerna beaktades liksom regional- och näringspolitiska effekter. De i riksnätet ingående banorna bedömdes utgöra betydelsefulla länkar i interregionala eller internationella förbindelser eller förbinda primära centra med stambanorna.

I likhet med föredraganden anser utskottet att det riksnät som fastställdes i det trafikpolitiska beslutet vid den tidpunkten var väl avvägt. Behov av vissa justeringar har dock uppkommit. Utskottet tillstyrker därför förslagen i propositionen att bandelarna Boden–Haparanda och Landskrona–Kävlinge förs till riksnätet medan bandelen Landskrona–Billeberga utgår ur detsamma.

Enligt propositionen kan ändrade förhållanden även fortsättningsvis motivera smärre justeringar av riksnätet. Utskottet som förutsätter att transportrådet skyndsamt prövar dessa frågor vill för sin del inte utesluta att ytterligare bandelar kan komma att tillföras riksnätet.

Utskottet har tidigare förordat att inlandsbanan skall undantas från nedläggningsprövning under ett första skede. Detta innebär, tillsammans med de föreslagna justeringarna av riksnätet, att nedläggningsprövningen till en början kommer att omfatta ca 2 070 bankilometer att jämföra med det bannät om ca 3 100 bankilometer som skulle nedläggningsprövas enligt 1979 års trafikpolitiska beslut.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att följande motionsyrkanden om intagning i riksnätet av resp. bandelar bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Det gäller motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del om *inlandsbanan* samt bibanorna *Arvidsjaur–Jörn*, *Storuman–Hällnäs* och *Hoting–Forsmo*, 1982/83:1435 (vpk) yrkande 2 i denna del om *hela inlandsbanesystemet*, 1982/83:773 (c) om *inlandsbanan* och järnvägslinjerna *Mellerud–Årjäng–Arvika*, *Kil–Torsby* och *Kil–Deje–Daglösen*, 1982/83:978 (c) om *inlandsbanan* samt bibanorna *Arvidsjaur–Jörn* och *Storuman–Hällnäs*, 1982/83:1586 (c) i denna del om *inlandsbanan*, *västerdalsbanan Borlänge–Malung* och järnvägslinjen *Mora–Älvdalen*, 1982/83:609 (vpk, s, m, c) om järnvägslinjen *Forsmo–Hoting*, 1982/83:207 (c) i denna del om

järnvägslinjen *Borås–Varberg*, 1982/83:208 (c) yrkande 1 och 1982/83:603 (m) i denna del om järnvägslinjen *Nässjö–Nybro*, 1982/83:243 (c) i denna del om järnvägslinjen *Falköping–Landeryd*, 1982/83:1432 (m) om järnvägslinjerna *Falköping–Landeryd* och *Borås–Varberg*, 1982/83:466 (c) om järnvägslinjen *Jönköping–Vaggeryd*, 1982/83:468 (c) i denna del om järnvägslinjen *Västervik–Hultsfred–Växjö*, 1982/83:608 (vpk) i denna del om järnvägslinjerna *Växjö–Västervik* och *Nässjö–Nybro* samt motion 1982/83:471 (c) om järnvägslinjen *Mellerud–Bengtsfors–Arvika*.

Detsamma gäller motionerna 1982/83:618 (s) om järnvägslinjerna *Kil–Torsby* och *Lesjöfors–Kristinehamn*, 1982/83:624 (s, m, c, fp, vpk) om järnvägslinjen *Bjärka/Säby–Västervik*, 1982/83:971 (c) i denna del om järnvägslinjerna *Skövde–Karlsborg*, *Falköping–Landeryd*, *Gårdsjö–Håkantorp* och *(Forshem)–Götene–Nossebro*, 1982/83:1069 (s) om järnvägslinjen *Skövde–Karlsborg*, 1982/83:984 (vpk) om järnvägslinjen *Älmhult–Sölvesborg* samt slutligen motion 1982/83:1953 (vpk) i denna del om järnvägslinjen *Munkedal–Lysekil*.

I motion 1982/83:297 (c) yrkas vidare att bandelen *Boden–Haparanda* skall tillföras riksnätet. Föredraganden föreslår att så sker, varför inte heller detta yrkande bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

2.1.5 Övriga frågor beträffande riktlinjer för SJ:s verksamhet

Enligt propositionen är det, med hänsyn till den betydelse för berörda landsändar som den interregionala trafiken har på de trafiksvagaste bandelarna, väsentligt att denna trafiks fortbestånd tryggas. Föredraganden anser därför att staten genom ramar bör ange omfattningen av de tjänster som SJ skall utföra. Regeringen kommer senare att ge SJ i uppdrag att varje år komma in med förslag till det interregionala tågutbudet på de trafiksvaga bandelar som ingår i riksnätet. På grundval av detta förslag skall regeringen fastställa ramar för antalet interregionala tåg på varje bandel.

Utskottet vill för sin del understryka betydelsen av att statsmakterna preciserar omfattningen och inriktningen av de tjänster man vill köpa av SJ. Förslagen i propositionen tillstyrks därför i denna del. Därigenom skapas garantier för den interregionala trafikens fortbestånd på de trafiksvaga bandelar som tillhör riksnätet samtidigt som SJ ges incitament att öka sina intäkter och minska sina kostnader på detta bannät.

Vad föredraganden i övrigt anfört om riktlinjer för SJ:s verksamhet har inte gett utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande.

2.2 Anslaget Statens järnvägar

2.2.1 Medelsbehov för budgetåret 1983/84

I budgetpropositionen lämnas inledningsvis under avsnittet Järnvägar en sammanfattning av SJ:s anslagsframställning för nästa budgetår samt en redogörelse för en särskild skrivelse från SJ med begäran om extra medel för investeringar i syfte att förstärka vinterberedskapen. Det totala medelsbehovet enligt SJ uppgår till 2 212 milj. kr.

Föredragande departementschefen erinrar om att SJ genom riksdagens beslut i november 1982 med anledning av den ekonomisk-politiska propositionen fått möjlighet att till innevarande budgetår tidigarelägga beställningar av rullande materiel till ett belopp av 142 milj. kr. (prop. 1982/83:50, TU 1982/83:6, rskr 1982/83:110). Genom detta beslut har SJ också fått 35 milj. kr. för att kunna starta arbetena med ett nytt dubbelspår mellan Älvsjö och Flemingsberg så snart en överenskommelse träffats med Stockholms läns landsting om ersättning till SJ för lokaltågstrafiken.

Enligt föredraganden kommer de av SJ planerade åtgärderna att bidra till en standard i järnvägstrafiken som i ökad utsträckning tillgodoser kundernas krav på transporttider, bekvämlighet, säkerhet m. m. Den fortsatta satsningen på att lösa kapacitetsproblemen på olika delar av bannätet och på nyanskaffning av moderna lok och vagnar omnämns särskilt.

Föredraganden, som anser att investeringar för att höja vinterberedskapen bör bedömas inom ramen för SJ:s totala investeringsbehov, föreslår att SJ för budgetåret 1983/84 erhåller en investeringsram på sammanlagt 2 016 milj. kr. Denna investeringsnivå överensstämmer med den plan för SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet som riksdagen lagt fast i 1980 års strukturplan. Vidare föreslås att SJ under nästa budgetår får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 40 milj. kr.

Den förordade investeringsramen för SJ innebär att anslaget Statens järnvägar för budgetåret 1983/84 tas upp med 2102,1 milj. kr. Härvid har hänsyn tagits till att det bör finnas en viss marginal utöver den beräknade medelsförbrukningen.

Föredraganden redovisar vidare att SJ tillsammans med flygbolagen SAS och Braathens SAFE planerar att i bolagsform driva arbetet med ett datoriserat bokningS- och biljettsystem. SJ:s andel av aktiekapitalet beräknas till 500 000 kr.

Enligt propositionen bör nu en ordning läggas fast för hur SJ skall kunna teckna aktier till mindre belopp eller ikläda sig vissa borgensåtaganden. För att sådana beslut skall kunna ske utan onödig tidsutdräkt och i smidiga former föreslås att SJ får en generell rätt att förvärva, förvalta och avyttra aktier i bolag intill ett värde av 2 milj. kr. Sådana beslut bör dock underställas regeringens prövning. Föredraganden föreslår vidare att borgensåtaganden som följer av aktieinnehav får beslutas av regeringen utan riksdagens

medgivande i varje särskilt fall intill ett belopp av högst 10 milj. kr. per företag.

I motion 1982/83:1434 (vpk) yrkas att riksdagen anvisar 300 milj. kr. utöver regeringens förslag. Enligt motionärerna är investeringar i järnvägstrafik betydelsefulla av flera skäl. De kan åstadkomma en bättre hushållning med driftmedel och på sikt skapa en ny trafikstruktur där spårbunden kollektivtrafik medger en bättre hushållning med samhällets resurser. En väl fungerande transportapparat är vidare en viktig förutsättning för närings- och regionalpolitiken, inte minst med tanke på transport- och lagerkostnadernas tyngd i många branscher. Dessutom anser motionärerna att investeringar i järnvägstrafik har stor betydelse för den ekonomiska aktiviteten i landet.

I motion 1982/83:1435 (vpk) yrkas att riksdagen för ny- och ombyggnad av järnvägslinjer avseende inlandsbanan anvisar 50 milj. kr. utöver regeringens förslag.

Genom 1980 års strukturplan fastlades en planeringsram för SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet. Enligt denna planeringsram skall SJ:s investeringar årligen öka med 5 % i reala termer under en femårsperiod. Resurserna skall därvid koncentreras till de mest lönsamma investeringarna så att SJ:s underskott minskar. Till grund för den närmare prioriteringen mellan olika objekt ligger riksdagsbeslutet med anledning av 1981 års budgetproposition i vilken behandlades den långsiktiga investeringsinriktningen vid SJ samt de olika investeringsområden och enskilda investeringsobjekt som är av större betydelse för SJ:s utveckling och ekonomi.

Utskottet anser att den av föredraganden förordade investeringsramen på 2 016 milj. kr. väl överensstämmer med intentionerna i 1980 års strukturplan. Investeringsramen liksom anslagsberäkningen tillstyrks därför av utskottet. Härav följer att motion 1982/83:1434 (vpk) avstyrks i denna del. Utskottet avstyrker också yrkandet i motion 1982/83:1435 (vpk) om ytterligare medelsanvisning för ny- och ombyggnad av inlandsbanan. Enligt propositionen beräknas investeringsbehovet för inlandsbanan till ca 31 milj. kr. under nästa budgetår. Denna investeringsnivå ligger helt i linje med den investeringsplan för inlandsbanan som riksdagen tidigare godtagit (prop. 1980/81:100, TU 1980/81:19, rskr 1980/81:261).

Utskottet tillstyrker vidare förslaget att SJ får träffa hyresköpsavtal och långtidshyra rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 40 milj. kr. Detsamma gäller förslaget i propositionen beträffande SJ:s rätt att teckna aktier eller ikläda sig borgensåtaganden.

2.2.2 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, servicefrågor m. m.

I en rad motioner har yrkanden framförts om upprustning av och utökad trafik på skilda banor samt tågstopp vid olika stationer. Enligt utskottets mening bör riksdagen inte ta ställning till denna typ av frågor. Enskilda investeringsobjekt bör avgöras av SJ inom de av riksdag och regering angivna ramarna. I sitt betänkande TU 1981/82:22 framhöll utskottet att vid bedömningen av olika investeringsobjekt särskild hänsyn måste tas till industrins och kollektivtrafikens behov samt att en avvägning även måste ske med hänsyn till möjligheten att utnyttja sjötransporter. Dessa uttalanden äger enligt utskottets mening alltjämt giltighet.

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

Länshuvudmännen har ansvaret för all lokal och regional kollektivtrafik på väg. Som framgår av den tidigare redovisningen föreslås att detta ansvar utvidgas till att gälla all sådan persontrafik på järnväg som huvudsakligen är av lokal och regional karaktär. I de fall huvudmännen vill driva sådan trafik får de uppta förhandlingar med SJ om villkoren härför.

Ett flertal av motionsyrkandena om upprustning av enskilda bandelar berör det trafiksvaga nätet. Länshuvudmännen skall senast under år 1984 ta ställning till om persontrafiken skall bibehållas på dessa banor. Detta innebär att det under de närmaste åren är svårt att bedöma investeringsbehovet på det trafiksvaga nätet då huvudmännens ställningstaganden i många fall måste avvaktas.

Den finansiella rekonstruktionen av SJ, den föreslagna handläggningsordningen beträffande samhällsekonomiskt lönsamma men för SJ olönsamma investeringar samt de nya principerna beträffande prövningen av persontrafiken på de trafiksvagaste banorna innebär, enligt utskottets mening, förbättrade möjligheter att ge investeringarna en sådan inriktning att statsmakternas krav på ett väl fungerande järnvägssystem i enlighet med 1979 års trafikpolitiska beslut skall kunna uppfyllas.

Med hänsyn till det anförda avstyrker utskottet följande motionsyrkanden.

Det gäller motionerna 1982/83:207 (c) i denna del om upprustning av järnvägslinjen *Borås–Varberg*, 1982/83:243 (c) i denna del om upprustning av järnvägslinjen *Falköping–Landeryd*, 1982/83:770 (s) om upprustning av järnvägslinjen *Hällnäs–Lycksele–Storuman*, 1982/83:971 (c) i denna del om upprustning av järnvägslinjerna *Skövde–Karlsborg*, *Falköping–Landeryd*, *Gårdsjö–Håkantorp* och *(Forshem)–Götene–Nossebro*, 1982/83:1951 (c) om

upprustning av järnvägslinjen *Bollnäs–Orsa*, 1982/83:1971 (s) om järnvägstrafiken i *Mälardalen*, 1982/83:615 (s) om upprustning av *västerdalsbanan*, 1982/83:775 (vpk) yrkande 1 om upprustning av järnvägslinjen *Borlänge–Malung*, 1982/83:775 (vpk) yrkande 2 om återuppbyggnad av järnvägslinjen *Malungsfors–Sälen*, 1982/83:1586 (c) i denna del om järnvägslinjerna *Borlänge–Malung* och *Mora–Älvdalen*, 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del om järnvägsinvesteringar i *Dalarna och Gävleborgs län*, 1982/83:2185 (fp) yrkande 5 i denna del om *förbättrad banstandard*, 1982/83:622 (vpk) yrkande 3 om en järnvägsförbindelse till Finland via *Örbyhus–Hargshamn* samt 1982/83:2190 (c, fp) yrkande 1 om järnvägshamnen i *Hargshamn*.

Utskottet avstyrker vidare följande yrkanden om upprustning och utbyggnad av olika banor i Småland.

Det gäller motionerna 1982/83:467 (m) om förbättrade godstransporter på järnvägslinjen *Kalmar–Berga*, 1982/83:616 (s) om utbyggd fjärrstyrning på järnvägen *Kalmar–Alvesta*, 1982/83:468 (c) i denna del om upprustning av järnvägslinjen *Västervik–Hultsfred–Växjö*, 1982/83:603 (m) i denna del och 1982/83:1976 (s) båda om upprustning av järnvägslinjen *Nybro–Nässjö* samt 1982/83:208 (c) yrkande 2 om att järnvägsansluta *Pauliström* till banan Nässjö–Nybro.

Vidare avstyrks motionerna 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del och 1982/83:2181 (fp) om *industrispår till Husum*.

I motionerna 1982/83:599 (c), 1982/83:621 (fp) och 1982/83:1953 (vpk) yrkas att persontrafiken återupptas på linjen *Lysekil–Munkedal*. I den förstnämnda motionen yrkas dessutom att länshuvudmannen i Göteborgs och Bohus län erhåller ersättning för kompletteringstrafiken på sträckan Lysekil–Uddevalla om SJ inte återupptar persontrafiken på denna bana.

Regeringen medgav den 26 mars 1981 att persontrafiken på järnvägslinjen Munkedal–Lysekil får läggas ned. Den 1 juli 1983 övertar länshuvudmannen i Göteborgs och Bohus län ansvaret för den lokala och regionala trafiken i regionen. Regeringsbeslutet utgör inget hinder för huvudmannen att genom entreprenadförfarande med SJ ombesörja trafiken på järnväg. Frågan om persontrafik på banan får således tas upp av huvudmannen i förhandlingar med SJ. Enligt utskottets mening ankommer det vidare på länshuvudmannen att med transportrådet ta upp frågan om ersättning för eventuell kompletteringstrafik på sträckan Lysekil–Uddevalla. Utskottet förutsätter att denna fråga behandlas på samma sätt som övriga ärenden av detta slag.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att de nu behandlade motionsyrkandena bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motionerna 1982/83:622 (vpk) och 1982/83:2190 (c, fp) yrkas att regeringen framlägger förslag till förbättringar av järnvägstrafiken *Stockholm–Uppsala*. I den sistnämnda motionen framhålls också att SL:s pendeltrafik Stockholm–Kungsängen bör byggas ut till *Bålsta*.

Enligt vad utskottet erfarit har åtgärder vidtagits i syfte att förbättra

förhållandena på Uppsalapendeln. Det gäller dels informationen till resenärerna, dels investeringar för att undvika driftstörningar under vintern. Under senare år har statsmakterna gett kraftigt ökade investeringsanslag till SJ som bl. a. är avsedda för vinterberedskapsåtgärder. I SJ:s vinterprogram har Stockholmsområdet (inkl. Uppsala), med sin stora andel av landets växlar, hög prioritet.

Det är enligt utskottets mening angeläget att tågförbindelserna mellan Uppsala och Stockholm kan upprätthållas så störningsfritt som möjligt. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer denna fråga och vidtar de åtgärder som anses erforderliga. Något särskilt uttalande från riksdagens sida anser utskottet inte vara påkallat. Frågan om en utbyggnad av SL:s pendeltrafik till Bålsta bör det ankomma på länshuvudmannen i Uppsala län att överlägga med SJ och SL om. Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet de nu behandlade motionsyrkandena.

I motion 1982/83:601 (vpk) yrkas att det åtgärdspaket som SJ-facken i *Västerbotten* utarbetat gås igenom av regeringen för att lämpliga arbetsprojekt snarast skall kunna påbörjas.

Samma yrkande framförs i motion 1982/83:1434 (vpk). I den sistnämnda motionen yrkas också att pendeltågstrafik inrättas på sträckan Vännäs–Umeå–Holmsund.

Utskottet har tidigare uttalat att vid bedömningen av olika investeringsobjekt bör särskild hänsyn tas till industrins behov. I det åtgärdspaket som motionärerna hänvisar till finns förslag till upprustning och utbyggnad av bandelar som främst syftar till att underlätta skogindustrins transporter. Utskottet förutsätter att behovet av dessa investeringar ingående prövas och finner därför ingen anledning för riksdagen att uttala sig härom. Frågan om pendeltågstrafik på sträckan Vännäs–Umeå–Holmsund ankommer det närmast på länshuvudmannen att överlägga med SJ om.

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

I motion 1982/83:1434 (vpk) yrkas att ett program för lämpliga järnvägsinvesteringar i *Norrbotten* utarbetas.

I den numera framlagda propositionen 1982/83:120 om utveckling i Norrbotten föreslås att SJ erhåller 40 milj. kr. för spårupprustningsarbeten på sträckan Gällivare–Kiruna, 2 milj. kr. för projektering av en tunnel vid Nuolja samt 2 milj. kr. för täckande av eventuella merkostnader i samband med beställningar av järnvägsmateriel i Norrbotten. Vidare föreslås att 390 milj. kr. anvisas för att ge SJ möjlighet att under år 1983 ge LKAB en samhällsekonomiskt motiverad rabatt.

Syftet med motionen synes därmed tillgodosett varför den enligt utskottets mening inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:987 (fp) yrkas att SJ i samråd med turistnäringen i Kalmar län presenterar förslag till kompletterande *museijärnvägstrafik* under turistsäsong på *bandelen Hultsfred–Växjö*.

Riksdagen beslutade 1980 om riktlinjer för hur staten skall stödja museijärnvägar (prop. 1979/80:100 bil. 12, KrU 1979/80:26, rskr 1979/80:249). Enligt dessa skall de resurser som behövs för verksamheten huvudsakligen komma från aktiva föreningsmedlemmar, biljettintäkter, överskott av varuförsäljning m. m. samt från kommuner och landstingskommuner. Staten stödjer museijärnvägarna genom ett särskilt projektbidrag till sammanslutning eller stiftelse som driver sådan järnväg. Bidraget utgår för större investeringar och som villkor gäller bl. a. att sammanslutningen i väsentlig utsträckning bidrar till projektets genomförande genom egen arbetsinsats.

Utskottet är för sin del positivt inställt till verksamheten med museijärnvägar men anser att den bör bedrivas enligt de av riksdagen fastlagda riktlinjerna. Med hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motion 1982/83:245 (vpk) yrkas dels att *Nordmark–Klarälvens Järnvägsaktiebolag* (NKlJ) överförs i statlig ägo, dels att åtgärder vidtas så att godstrafiken kan utvecklas och persontrafiken återupptas på sträckan Karlstad–Hagfors.

NKlJ är ett helägt dotterbolag till Uddeholms AB. Järnvägen som i huvudsak är smalspårig går från Hagfors via Munkfors, Deje, Forshaga och Karlstad till Skoghall. Persontrafiken lades ner år 1964. I dag förekommer endast godstrafik på sträckorna Hagfors–Deje och Karlstad–Skoghall.

Regeringen avslog den 8 oktober 1981 en framställan från NKlJ om ett statligt övertagande av banan. Samtidigt gav regeringen länsstyrelsen i Värmlands län i uppdrag att utreda förutsättningarna att återuppta person- och godstrafiken i dess helhet. Utredningsuppdraget redovisades till regeringen den 14 juni 1982.

Enligt länsstyrelsens bedömning är det f. n. inte möjligt att återuppta vare sig person- eller godstrafik på sträckan Deje–Karlstad. Mot bakgrund av den osäkerhet som råder om den framtida utvecklingen på olika områden, inte minst när det gäller kommunikationer, anser länsstyrelsen att NKlJ-banan bör bevaras så att trafiken kan tas upp om förutsättningarna förändras.

Utskottet anser för sin del att regeringens ställningstagande med anledning av länsstyrelsens utredning bör avvaktas och avstyrker därför motionen.

Storstockholmsområdet m. m.

I motion 1982/83:1118 (vpk) framhålls att många förorter och länets glesbygder har en otillräckligt utbyggd kollektivtrafik. Spårkapaciteten måste därför byggas ut för att ge möjlighet till ökad turtäthet för pendeltågen. Vidare yrkas att regeringen utarbetar ett förslag till direkt järnvägsförbindelse mellan Stockholm och Arlanda samt att de järnvägsstationer som utnyttjas av pendeltågstrafiken upprustas.

I motion 1982/83:1404 (vpk) yrkas att en omfattande upprustning av Södertälje södra järnvägsstation snarast kommer till stånd.

I motion 1982/83:1434 (vpk) framhålls att Stockholmsområdet snabbt måste få en varaktig trafikförbättring. Det gäller såväl spårkapacitet som tåg, terminaler och verkstadsresurser.

I motion 1982/83:2185 (fp) yrkas att en utbyggnad av ett extra dubbelspår söder om Stockholm görs.

Utskottet har tidigare framhållit att frågan om en upprustning och utbyggnad av Södertälje södra järnvägsstation i första hand måste prövas av SJ i samband med den fortlöpande investeringsplanering som sker inom verket samt förutsatt att de i motionen omnämnda förhållandena därvid beaktas. Utskottet är i principfrågan alltjämt av denna uppfattning.

Riksdagen har beslutat att anvisa 35 milj. kr. för att utbyggnaden av ett dubbelspår på sträckan Älvsjö–Flemingsberg skall kunna påbörjas (prop. 1982/83:50, TU 1982/83:6, rskr 1982/83:110). Detta skall ske omedelbart efter det att en överenskommelse om vilken ersättning SJ skall få av Stockholms läns landsting för lokaltågstrafiken har träffats mellan SJ och SL. I proposition 1982/83:50 anförs att detta dubbelspår utgör första etappen i utbyggnaden till Järna samt att en utbyggnad av spårkapaciteten söderut bör kombineras med en ombyggnad av Stockholms central. Vidare krävs enligt propositionen en utbyggnad även norrut särskilt på sträckan Karlberg–Ulriksdal. Preliminärt har utgifterna för nu nämnda investeringar beräknats till ca 2 miljarder kronor.

Med hänsyn bl. a. till att såväl SJ som landstinget anser att nuvarande ersättningsprinciper är oförmånliga har regeringen den 9 december 1982 tillkallat en särskild förhandlare som tillsammans med parterna skall utarbeta en ny överenskommelse dem emellan om SJ:s lokaltågstrafik i Storstockholm. Utrednings- och förhandlingsarbetet skall bedrivas skyndsamt.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på resultatet av pågående utrednings- och förhandlingsarbete avstyrker utskottet samtliga nu behandlade motionsyrkanden.

Södermanlands län

I motion 1982/83:779 (c) yrkas att förbindelsen mellan Eskilstuna och Stockholm förbättras, bandelen Åkers Styckebruk–Strängnäs bibehålls och utvecklas, tågstopp införs i Vagnhärad och Vingåker samt att trafiken på TGOJ-banan som korsar länet på rutten Oxelösund–Nyköping–Flen–Eskilstuna bibehålls.

I motion 1982/83:1925 (vpk) yrkas att riksdagen uttalar att överläggningar upptas mellan SJ, SL och SLT och berörda kommuner i syfte att åstadkomma en utvidgad spårburen kollektivtrafik från Södertälje södra järnvägsstation på sträckorna mot Nykvarn–Strängsnäs–Eskilstuna, Järna–Gnesta–Flen och Hölö–Vagnhärad–Nyköping.

I motion 1982/83:1947 (fp) yrkas att förbindelserna förbättras mellan Eskilstuna och Stockholm samt på bandelen Strängnäs–Åkers Styckebruk.

I motion 1982/83:1973 (s) yrkas att investeringar görs som förbättrar banan Eskilstuna–Stockholm samt att åtgärder vidtas som förbättrar turtätheten på denna linje. Vidare yrkas att den föreslagna nedläggningen av den spårbundna persontrafiken mellan Strängnäs och Åker får anstå tills man vet vilket resandeunderlag som kan komma ut av framtida förbättringar på Eskilstunabanan.

Enligt utskottets mening är det en fråga för SJ att anpassa turtätheten på förbindelserna mellan Eskilstuna och Stockholm till trafikutvecklingen på banan. Utskottet förutsätter att de frågor som aktualiserats i motionerna därvid ingående prövas. Övriga yrkanden gäller den lokala och regionala trafiken i länet. Som utskottet tidigare anfört ankommer det på länshuvudmannen att med SJ uppta förhandlingar och uppnå överenskommelse härom.

TGOJ är ett bolag som till hälften ägs av SJ och till hälften av Svenskt Stål AB. År 1989 skall järnvägen helt överföras i SJ:s ägo. Länshuvudmannen får därför uppta förhandlingar med TGOJ om trafiken på denna järnväg.

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

Skåne

I motion 1982/83:407 (fp) framförs yrkanden om upprustning och återupptagande av persontrafik på banorna Malmö–Tomelilla, Malmö–Trelleborg, Eslöv–Tomelilla, Eslöv–Teckomatorp och Malmö–Ystad. Vidare yrkas att såväl regionalkort som länskort skall vara giltiga både på järnväg och buss.

I motion 1982/83:613 (c) yrkas att åtgärder vidtas för att åter starta persontrafik och även utökad godstrafik längs järnvägslinjen Malmö–Sjöbo.

I motion 1982/83:988 (m) yrkas att regler fastställs som möjliggör för innehavare av färdbevis för SSK/NSK-tågen att också utnyttja SJ-tåg på sträckan Eslöv–Malmö.

I motion 1982/83:1425 (fp) yrkas att åtgärder vidtas som innebär en satsning på järnvägen och kollektivtrafiken. Bl. a. framhålls att förortstrafiken bör utökas på ett antal banor, att linjerna Malmö–Ystad och Eslöv–Tomelilla bör upprustas samt att persontrafiken på banan Malmö–Dalby–Sjöbo bör återupptas och nedläggningen av banan Eslöv–Teckomatorp omprövas.

I motion 1982/83:2128 (c) yrkas att persontrafiken återupptas på linjen Malmö–Staffanstorp–Sjöbo samt att banan Malmö–Ystad elektrifieras.

De nu aktuella motionsyrkandena beträffande järnvägstrafiken i Skåne berör frågor om de regionala och lokala förbindelserna inom landskapet. Som framgår av den tidigare redovisningen skall länshuvudmännen överta ansvaret för all lokal och regional persontrafik på järnväg. De har möjlighet att genom avtal med SJ påverka trafikutbudet och låta SJ ombesörja trafiken.

Beträffande järnvägstrafiken på linjen Eslöv–Tomelilla har regeringen, bl. a. med hänvisning till att Malmöhus läns Trafik AB förklarat sig berett att överta ersättningstrafiken med buss, lämnat SJ tillstånd att lägga ned all trafik på linjen fr. o. m. den 1 april 1983.

Länskortens giltighet på SJ-tågen är även det en fråga som det närmast ankommer på länshuvudmännen att överlägga med SJ om.

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

Gävleborgs län

I motion 1982/83:470 (c) yrkas att Ljusdal–Hudiksvalls-banans person- och godstrafik bevaras, att förbindelserna mellan Ljusdal och Gävle förbättras samt att tågen även skall stanna i Arbrå.

I motion 1982/83:782 (s) yrkas att järnvägsförbindelserna mellan Ljusdal och Gävle bibehålls.

I motion 1982/83:983 (vpk) yrkas att den nuvarande regionala tåg- och motorvagnstrafiken i Gävleborg bibehålls och på sikt utökas.

I motion 1982/83:1430 (m) yrkas att den aviserade indragningen av motorvagnsförbindelsen mellan Ljusdal och Bollnäs inte sker samt att bandelen Ljusdal–Hudiksvall upprustas.

I motion 1982/83:1584 (s) framhålls att kollektivtrafiken på sträckan Gävle–Bollnäs–Ljusdal samt Ljusdal–Hudiksvall inte får försämras.

Vad utskottet tidigare anfört om utbyggnad av skilda banor är tillämpligt även på bandelen Ljusdal–Hudiksvall. Behovet av en upprustning får således SJ bedöma inom ramen för sin investeringsplanering. De frågor om turtäthet och tågstopp som tagits upp i motionerna berör den lokala och regionala trafiken i Gävleborgs län. Det torde därför ankomma på den för kollektivtrafiken ansvarige länshuvudmannen att ta upp dessa frågor i förhandlingar med SJ.

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

Västkustbanan

I motion 1982/83:606 (s, m, c, fp) framhålls att västkustbanan i sin helhet bör byggas ut till dubbelspår. Vissa sträckor såsom bandelen Göteborg–Kungsbacka–Frillesås måste enligt motionärerna prioriteras mycket

högt då de ger möjlighet till angelägen pendeltrafik. Utbyggnaden bör finansieras inom ramen för de medel som tilldelas SJ.

I motion 1982/83:786 (c) yrkas att en successiv upprustning av västkustbanan genomförs. Särskilt omnämns sträckan Göteborg–Halmstad–Veinge.

I motion 1982/83:1428 (fp) yrkas att en utredning och utvärdering snarast görs om de stora fördelar som det innebär för samhället att upprätta pendeltågstrafik på sträckorna Göteborg–Alingsås, Göteborg–Kungsbacka och Göteborg–Stenungsund.

I motion 1982/83:1434 (vpk) framhålls att Göteborgs pendeltågsproblem måste lösas inom en nära framtid i samverkan med SJ och berörda kommuner. Ett behov av dubbelspår föreligger enligt motionen på hela västkustbanan.

I motion 1982/83:1932 (fp) yrkas att en utbyggnad till dubbelspår sker på sträckan Göteborg–Veinge.

Enligt SJ är det synnerligen angeläget att utöka kapaciteten på västkustbanan. SJ planerar därför bl. a. att förlänga mötesspåren på vissa stationer samt att anlägga dubbelspår på de mest belastade delarna av banan. SJ anser att hela banan på sikt måste få dubbelspår.

Som ett led i utbyggnaden av västkustbanan föreskrev regeringen i mars 1979 att en omläggning av linjen Halmstad – Getinge skulle ske. Kostnaderna som beräknas till 165 milj. kr. i 1982/83 års prisnivå fördelas mellan Halmstads kommun, AMS, statens vägverk och SJ. Den nya sträckningen som delvis byggs dubbelspårig beräknas kunna tas i drift vintern 1984/85.

Även utskottet anser att det är synnerligen angeläget att förbättra kapaciteten på västkustbanan. Mot bakgrund av att SJ prioriterar denna fråga högt förutsätter utskottet att en utbyggnad av banan kan ske utan onödigt dröjsmål.

Fr. o. m. den 1 juli 1983 tar länshuvudmannen för Göteborgs och Bohus län över ansvaret för kollektivtrafiken. Det ankommer på denne att uppta förhandlingar med SJ om hur pendeltågstrafiken skall organiseras i Göteborgsregionen samt vilken ersättning SJ skall ha härför.

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

Inlandsbanan

I motion 1982/83:774 (vpk) yrkas att åtgärder vidtas så att turisttrafik efter hela inlandsbanan kan ske sommartid samt att förutsättningarna att öppna en turistled med trampdressin mellan Sågen och Mora klarläggs.

I motion 1982/83:1435 (vpk) framhålls att inlandsbanan med tvärbanor måste upprustas i sin helhet, att persontrafiken bör utvecklas genom förbättrad resestandard, att godstransporterna måste bibehållas, att tågfö-

ringen bör förbättras samt att informationen och reklamen om inlandsbanan måste förstärkas.

I motion 1982/83:1586 (c) yrkas att hela inlandsbanan elektrifieras.

Utskottet vill för sin del erinra om att en särskild investeringsplan för inlandsbanan redovisades i 1981 års budgetproposition samt att härmed sammanhängande frågor ingående behandlades av riksdagen (prop. 1980/81:100, TU 1980/81:19, rskr 1980/81:261). Enligt planen skall investeringarna i avvaktan på de närmaste årens trafikutveckling t. v. bibehållas i fast penningvärde.

De av SJ redovisade åtgärderna för nästa budgetår innebär att upprustningen fortsätter enligt planen med en koncentration av insatserna till de delar av banan där trafikunderlaget är tillräckligt för att skapa en rimlig trafikekonomi. Investeringsbehovet har beräknats till ca 31 milj. kr., varav en stor del avser den pågående upprustningen av bandelen Hoting—Forsmo.

Utskottet vill också erinra om föredragandens förslag att nedläggningsprövning av persontrafiken på inlandsbanan inte skall ske under ett första skede.

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

Övriga yrkanden om tågstopp och utökad trafik

I motion 1982/83:622 (vpk) yrkas att SJ inför *tågstopp i Bålsta och Kungsängen*. I motion 1982/83:2190 (c, fp) framhålls att tågstopp bör införas i *Bålsta*, *Skutskär* och *Tierp*. I motion 1982/83:970 (c) yrkas att persontrafik återupptas i lämplig omfattning vid *Vårgårda* och liknande järnvägsstationer. I motion 1982/83:1974 (s) yrkas att de få tåg som passerar *Bräcke och Kälarne* också stannar vid dessa orter. I motion 1982/83:2185 (fp) framhålls att det är viktigt med ytterligare *samordning av tidtabellerna* mellan fjärr- och lokaltrafik.

Om den spårbundna trafiken på ett effektivt sätt skall kunna konkurrera med andra trafikgrenar är det enligt utskottets mening av stor betydelse att frågor om tågstopp och samordning av tidtabeller mellan lokal- och fjärrtrafik kan ges en tillfredsställande lösning.

Utskottet anser dock att det ankommer på SJ att pröva frågor av detta slag i sin löpande driftplanering. Sådana frågor kan också tas upp av länshuvudmännen i överläggningar med SJ. Av det anförda följer att utskottet avstyrker de nu behandlade motionsyrkandena.

Servicefrågor

I motion 1982/83:298 (c) framhålls att SJ bör sätta upp *skyltar* längs järnvägen för information till resenärerna om var man befinner sig samt att det är viktigt att stat och kommun medverkar till bevarande av stationshus och banvaktsstugor.

SJ har nyligen genomgått en omorganisation. Den nya organisationen innebär en ökad satsning på produktutveckling och transportkvalitet. Enligt vad utskottet erfarit ägnar SJ nu ökad uppmärksamhet åt frågor som rör omgivningen och miljön längs banorna. Det gäller bl. a. uppsättning av skyltar och upprustning av stationshus. Utskottet anser att åtgärder av detta slag har betydelse för möjligheten att öka järnvägens attraktivitet och konkurrensförmåga. Då SJ nu i ökad utsträckning arbetar med dessa frågor synes motionen kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:333 (m) framhålls att bl. a. mot bakgrund av de stigande bensinpriserna kan numera en järnvägsresa med bilen på tåget kostnadsmässigt konkurrera med bilkörning. SJ bör därför enligt motionärerna, som ett led i sin strävan att höja resandefrekvensen, undersöka möjligheterna att införa *biltåg* mellan Nord- och Sydsverige.

Utskottet anser liksom tidigare att det bör ankomma på SJ att utifrån kommersiella grunder avgöra om biltåg skall införas. SJ har tidigare, bl. a. efter viss försöksverksamhet, bedömt att en satsning på biltåg inte är ekonomiskt lönsam. Enligt vad utskottet erfarit har emellertid de stigande bilkostnaderna inneburit att SJ på nytt överväger frågan. Då syftet med motionen härmed synes tillgodosett anser utskottet att den bör lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:602 (fp) framhålls att det för järnvägens konkurrenskraft i glesbygderna skulle vara av stort värde om modern teknik, som t. ex. mikrodatorer, kunde utnyttjas för att förse rälsbussarna med ett effektivt *biljettförsäljningssystem*. Motionärerna yrkar därför att riksdagen hos regeringen begär att denna fråga utreds.

Automatiseringen av tågdriften innebär att bemanningen på stationerna minskar. Denna utveckling påverkar villkoren för biljettförsäljningen. Enligt vad utskottet erfarit ägnar SJ dessa frågor stor uppmärksamhet. SJ överväger bl. a. om nya säljkanaler skall utnyttjas och om biljettförsäljningen i större eller mindre omfattning skall äga rum på tågen. I det sammanhanget undersöks möjligheterna att utnyttja ny teknik av det slag som motionärerna aktualiserar.

Då syftet med motionen till väsentlig del synes tillgodosett anser utskottet att den bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:784 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av *förbättrad information* till resenärer vid störningar i tåg- och pendeltågstrafiken.

I motion 1982/83:1937 (fp) framhålls att det är nödvändigt att konduktören har möjlighet att få kontakt med lokföraren. Det yrkas därför att SJ påskyndar arbetet med att ta fram ett *kommunikationsradiosystem* för tåg med sikte på att systemet är i drift senast vid utgången av budgetåret 1983/84.

SJ har vidtagit åtgärder för att förbättra förhållandena i Stockholm som särskilt tas upp i motion 1982/83:784 (s). Ett internt informationsnät har utarbetats som ger upplysningar om trafikläget. Information ges i ökad utsträckning till allmänheten via anslagstavlor, monitorer och högtalare. I ytterområdena har spärrvakterna tillgång till monitorer som upplyser om olika slag av tågstörningar. SJ arbetar med att förbättra informationen ytterligare.

F. n. är tågen utrustade med endast en s. k. trafikradio som finns placerad hos lokföraren. Konduktören saknar därmed möjlighet att ta kontakt med såväl föraren som trafikledningscentralen. Utskottet har emellertid erfarit att SJ under våren 1983 har för avsikt att placera ytterligare en trafikradio på persontågen. Därmed kommer konduktören att ges möjlighet att kontakta såväl föraren som trafikledningscentralen. SJ arbetar vidare med att utveckla ett nytt och effektivare system för tågradio som beräknas kunna tas i drift om ca tre år.

Utskottet anser för sin del att det är väsentligt att resenärerna kan ges en så god information som möjligt. Det gäller såväl de som färdas på tågen som de som väntar vid stationerna. De frågor som motionärerna aktualiserat är därvid viktiga. Då SJ f. n. arbetar med att lösa härmed sammanhängande problem anser utskottet att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:981 (m, c, fp) yrkas att SJ skapar *bättre miljöer och hygien* i sina resandevagnar bl. a. genom att vagnsstädningen utlämnas på entreprenad i olika delar av landet. Det yrkas vidare att biljettförsäljningen hos SJ organiseras på ett tillfredsställande sätt samt att automater för drycker och annan förtäring sätts upp i SJ-vagnar på sträckor där serveringsvagnar av ett eller annat slag inte alltid medföljer tågsätten.

Utskottet har vid ett flertal tillfällen understrukit betydelsen av att även andra åtgärder än taxeåtgärder vidas för att åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av järnvägen och öka dess attraktivitet och konkurrensförmåga. Därvid har utskottet bl. a. behandlat restaurangservicen och städningen på tågen.

SJ:s nya organisation är mer marknadsinriktad än den tidigare och innebär bl. a. en ökad satsning på servicen till resenärerna. För att förbättra städningen har denna till stor del flyttats ut från Stockholm. Motionärerna begär att städningen skall lämnas ut på entreprenad. Så sker redan till viss del. I syfte att komma till rätta med köproblemen vid biljettluckorna i Stockholm har bl. a. biljettautomater installerats och biljettexpeditionen byggts om. Som ett led i strävandena att förbättra kundservicen har

tågserveringen byggts ut. Försök har också gjorts med dryckesautomater.

Utskottet anser liksom tidigare att det är angeläget att såväl städningen som servicen på SJ förbättras i skilda hänseenden. Detta torde vara nödvändigt om SJ skall kunna hävda sig i konkurrensen med andra trafikgrenar. Utskottet förutsätter att SJ:s nya organisation kommer att medföra att större uppmärksamhet ägnas åt serviceförhållandena samt att SJ i det sammanhanget noga överväger frågor av det slag som förs fram i motionen.

Med hänvisning till det anförda finner utskottet något särskilt uttalande från riksdagen sida med anledning av motionen ej nu påkallat varför den bör lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1399 (c) framhålls att SJ bör öka *marknadsföringen* och fördela resurserna så att de lokala trafikområdena får sig tilldelade medel för lokal marknadsföring av järnvägslinjer med dåligt kapacitetsutnyttjande.

Som utskottet redogjort för i det föregående är SJ:s nya organisation mer marknadsinriktad än tidigare. Förändringarna i SJ:s fältorganisation innebär att de åtta trafikdistrikten ombildats till marknadsregioner med resultatansvariga chefer. Inom varje marknadsregion finns ett regionkontor som bl. a. skall sköta planering, marknadsföring och försäljning. Den nya organisationen ger möjligheter till en större grad av delegering från huvudkontoret till regionkontoren.

Med hänvisning till det anförda anser utskottet att syftet med motionen till väsentlig del synes tillgodosett varför den bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Övriga frågor

I motion 1982/83:785 (s) framhålls att regeringen tillsätter *haverikommissioner* vid flyg- eller sjöfartsolyckor. Vid lika allvarliga tågolyckor får SJ, som har partsintresse i frågan, själv sköta utredningen. Motionären yrkar därför att riksdagen hos regeringen begär förslag om att haverikommissioner tillsätts även vid järnvägsolyckor.

Regeringen beslutade den 5 mars 1981 att bemyndiga chefen för kommundepartementet att tillkalla en kommitté med uppdrag att undersöka allvarliga olyckshändelser och tillbud till sådana händelser. Kommitténs undersökningsområde avser alla typer av allvarliga olyckor utom luftfarts- och sjöfartsolyckor. Det gäller bl. a. bränder, explosioner, ras, översvämningar, trafikolyckor och utflöden av skadliga ämnen som har medfört eller kan befaras medföra betydande skador på människor eller egendom eller i miljön.

Kommitténs arbete skall ses som ett komplement till den undersökningsverksamhet som redan förekommer på olika områden och samordnas med denna verksamhet. Dubbelarbete och onödiga kostnader skall undvikas. Efter tre års arbete skall kommittén redovisa sina erfarenheter och lägga

fram förslag som kan ligga till grund för en prövning av den framtida inriktningen av verksamheten.

Kommittén har befogenhet att undersöka järnvägsolyckor. Så har också skett. Kommittén har sålunda beslutat att undersöka den tågurspåring som inträffade strax norr om Söderhamn den 24 juli 1982 vid vilken tre passagerare omkom och ett 20-tal skadades.

Enligt utskottets mening bör den kommande utvärderingen av kommitténs arbete avvaktas. Då syftet med motionen redan synes tillgodosett bör den lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:390 (fp) framhålls att det är av yttersta vikt att riksdag och regering ingriper för att *stationshuset i Vollsjö* skall kunna bevaras. Enligt motionärerna har SJ:s bandistrikt i Malmö förhandlat med olika parter om arrende av stationsbyggnaden i Vollsjö.

Utskottet anser att det bör ankomma på närmast berörda intressenter att avgöra frågan om stationshusets bevarande. Något särskilt uttalande från riksdagens sida anser utskottet inte påkallat. Motionen avstyrks därför.

I motion 1982/83:787 (s) framhålls att de resurser som i dag satsas på *forsknings- och utvecklingsarbete* inom järnvägsområdet är helt otillräckliga. Enligt motionärerna är det ett samhällsintresse att intensiva insatser görs på detta område för att SJ därmed skall ges möjlighet att återta förlorade marknadsandelar. SJ bör därför i ökad utsträckning inleda samarbete med sina egna dotterbolag och andra svenska företag för att få fram svenska transportlösningar.

I motion 1982/83:2185 (fp) yrkas att en *helsvensk motorvagn* för lokal och regional trafik anskaffas. Detta bör ske för att det är viktigt att också järnvägstrafik ingår i den utbyggnad av den regionala trafiken som kommer att ske, bl. a. genom länstrafikbolagens försorg.

Utskottet vill först erinra om sitt uttalande i betänkande TU 1980/81:19. Därvid framhöll utskottet att statsmakterna inför den nya generationen motorvagnar borde medverka till projektering av en modell som från början är anpassad till svenska förhållanden och krav. Utvecklingsarbetet borde ske i nära samarbete mellan SJ och svenska företag. Projekteringen av en svenskbyggd motorvagn kunde komma att i hög grad gagna den svenska järnvägsindustrin och bidra till att trygga sysselsättningen. Utskottet fann det därför önskvärt att överväganden kom till stånd beträffande en sådan projektering samt att regeringen lät utreda förutsättningarna härför. Vad utskottet sålunda anfört lämnades utan erinran från riksdagens sida (rskr 1980/81:261).

Med anledning härav uppdrog regeringen år 1981 åt SJ att utreda förutsättningarna för att planerade beställningar av nya motorvagnar skulle kunna göras vid svensk industri. Detta uppdrag har ännu inte lett till något resultat. Utskottet förutsätter att regeringen noga följer frågan.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1982/83:787 (s) att

forsknings- och utvecklingsarbetet på järnvägsområdet har stor betydelse för SJ:s möjligheter att hävda sig i konkurrensen med andra transportgrenar. Det gäller bl. a. utveckling av nya vagnar som kan tillgodose kundernas krav på effektiva transporter. Även utveckling av nya transportlösningar såsom kombinerade transporter järnväg/lastbil spelar en viktig roll i sammanhanget.

Av budgetpropositionen framgår att inom godstrafiken råder vissa missförhållanden som torde kunna avhjälpas bl. a. med ökade forskningsinsatser. Enligt föredraganden har SJ sålunda beträffande mera högvärdigt gods haft problem att möta kundernas kvalitetskrav i fråga om t. ex. punktlighet. Antalet skador på godset har också ökat. SJ har inte heller i tillräcklig utsträckning vagnar som motsvarar kundernas krav. Vidare har SJ enligt propositionen haft svårigheter att snabbt kunna ge besked till kunderna om möjligheterna att förändra redan uppgjorda transportplaner.

Av budgetpropositionen framgår också att i SJ:s långsiktiga program för att uppnå en resultatförbättring ligger en ökad satsning på forskning och utveckling. Med tanke härpå anser utskottet att något särskilt uttalande från riksdagens sida f. n. ej är påkallat. Utskottet förutsätter dock att regeringen noga följer dessa frågor och i lämpligt sammanhang, t. ex. i kommande budgetproposition, redovisar det forsknings- och utvecklingsarbete som pågår inom järnvägsområdet samt vilka eventuella ytterligare initiativ som regeringen anser erforderliga.

Utskottets ställningstagande synes innebära att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena blir tillgodosett varför de f. n. ej bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1982/83:2185 (fp) yrkas att en fortsatt satsning på *snabbtåg* bör ske.

Regeringen har anvisat medel för beställning av tre snabbtågsprototyper för försöksverksamhet. SJ bedömer att satsningen är mycket lönsam. Syftet är att under en försöksperiod testa tågens driftsäkerhet och få kännedom om marknadens reaktioner. Frågan om seriebeställning av snabbtåg skall prövas av regeringen i samband med SJ:s anslagsframställning.

Utskottet har tidigare inte funnit anledning till erinran mot försöksverksamheten med snabbtåg. Något särskilt uttalande från riksdagens sida är f. n. enligt utskottets mening inte erforderligt varför motionen bör lämnas utan åtgärd.

I motion 1982/83:1416 (c) framhålls att SJ i oktober 1982 lagt fram en intern utredning som innebär en successiv avveckling av verksamheten vid *SJ-verkstaden i Bollnäs*. Motionärerna anser att detta strider mot tidigare riksdagsbeslut och yrkar därför att riksdagen uttalar sig för ett bevarande av verkstaden. Eftersom någon information inte har lämnats till kommunen, pressen eller riksdagsmän begär motionärerna åtgärder för en bättre informationspolicy hos SJ.

I motion 1982/83:1584 (s) yrkas att verksamheten vid Bollnäsverkstaden utvecklas.

För att få fram nödvändigt beslutsunderlag i fråga om verksamheten i Bollnäs tillsatte SJ den 2 november 1981 en utredning. Denna skulle dels undersöka konsekvenserna för SJ av en nedläggning, dels undersöka lämpligheten av att specialisera Bollnäsverkstaden för underhåll och reparation av i första hand komponenter till godsvagnar.

Utredningen är nu avslutad. Den föreslår en viss reduktion och förändring av verksamheten. Vid sidan av utredningen har personalen vid verkstaden arbetat fram ett eget förslag som innebär i huvudsak oförändrad personalstyrka och inriktning av arbetsuppgifterna. Samtidigt föreslås en betydande begränsning av uppvärmda verkstadsutrymmen vilket begränsar driftkostnaderna.

SJ:s styrgrupp för Bollnäsverkstaden har rekommenderat SJ:s verksledning att det senare alternativet skall genomföras. Enligt vad utskottet erfarit kommer bl. a. Bollnäs kommun att informeras om styrgruppens förslag innan verksledningen fattar beslut i frågan.

SJ har fått en väsentligt utbyggd trafik med därav följande krav på underhåll och verkstadstjänster. Utskottet vill i sammanhanget understryka betydelsen av att verkstadsrörelsen har tillräcklig kapacitet och organiseras på ett effektivt sätt. Utskottet förutsätter att SJ också ingående prövar hur pass centraliserad verkstadsrörelsen skall vara. Enligt utskottets mening finns det risk för att en alltför centraliserad organisation kan leda till försämrade servicemöjligheter.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på SJ:s ställningstagande i frågan anser utskottet att motionerna inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

2.3 Övriga anslagsfrågor

2.3.1 Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster

För budgetåret 1983/84 begär SJ 955,7 milj. kr. för driften av det ersättningsberättigade nätet. Beräkningen bygger på utfallet av 1980 års trafik så som den redovisats i 1981 års separatredovisning. Föredraganden beräknar behovet av ersättning till 934 milj. kr. för drift av bandelar som hittills ingått i det ersättningsberättigade nätet. Under avsnittet Särskilda frågor i propositionen föreslås en viss utökning av det ersättningsberättigade nätet. Detta förslag innebär att ersättningsbehovet ökar med 240 milj. kr. Sammantaget uppgår därför enligt propositionen ersättningsbehovet för driften av det ersättningsberättigade nätet till 1 174 milj. kr. för budgetåret 1983/84.

Föredraganden föreslår vidare att SJ erhåller 3,0 milj. kr. för bibehållande av vissa olönsamma järnvägsstationer samt 12,6 milj. kr. för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar. De sistnämnda åtgärderna avser

ljus- och ljudsignaler, bommar, slopande av vägar, ersättningsvägar, plan-, profil- och siktförbättringar m. m.

Som framgår av den tidigare redovisningen föreslår föredraganden under avsnittet Särskilda frågor att SJ från här ifrågavarande anslag också skall erhålla 240 milj. kr. för fortsatta rabattåtgärder i persontrafik på järnväg samt 33,4 milj. kr. för vissa övriga kostnader för järnvägskorsningar. De sistnämnda kostnaderna avser drift, underhåll och förnyelse av plankorsningar och vägskyddsanläggningar samt bantekniskt underhåll.

Det sammanlagda medelsbehovet uppgår därmed enligt propositionen till 1 463 milj. kr. för budgetåret 1983/84.

I motion 1982/83:297 (c) yrkas avslag på regeringens förslag att överföra vissa banor till det ersättningsberättigade nätet. Som en följd härav bör enligt motionen föredragandens förslag till medelsanvisning reduceras med 240 milj. kr.

I motion 1982/83:1928 (m) yrkas att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster anvisar 838 milj. kr.

Det sistnämnda motionsyrkandet har ej motiverats. I motion 1982/83:1929 (m) tillstyrker samma motionärer föredragandens förslag till överföring av banor till det ersättningsberättigade nätet, vilket kostar 240 milj. kr. De har inte heller motsatt sig förslagen att 240 milj. kr. skall anvisas för fortsatta rabattåtgärder i persontrafiken och 49 milj. kr. för vissa övriga åtgärder. Detta innebär att motionärerna tillstyrkt eller inte motsatt sig utgifter på 529 milj. kr. från detta anslag. Därmed återstår 309 milj. kr. (838–529) för ersättning till driften på det ersättningsberättigade nätet. Detta belopp torde inte ens räcka till att upprätthålla persontrafiken på de delar av det ersättningsberättigade nätet som tillhör riksnätet. Resultatet blir med säkerhet att SJ kommer att redovisa stora förluster som i efterhand får täckas av statsmakterna över statsbudgeten.

Såsom utskottet påtalat i det föregående kan en sådan ordning inte accepteras. Det är viktigt att det finns ett incitament för SJ att uppfylla det uppsatta resultatkravet för att järnvägens service till såväl näringsliv som resenärer skall kunna upprätthållas. Motionen avstyrks därför i denna del.

Utskottet har tidigare tillstyrkt regeringens förslag att överföra vissa banor till det ersättningsberättigade nätet. Härav följer att motion 1982/83:297 (c) avstyrks i denna del. Utskottet tillstyrker även föredragandens övriga förslag till medelsanvisning under detta anslag. Det sammanlagda medelsbehovet för ersättning till SJ för vissa tjänster under nästa budgetår uppgår därmed till 1 463 milj. kr.

2.3.2 Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar

Från anslaget Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar betalas vissa investeringar inom det ekonomiska försvaret. Föredraganden beräknar medelsbehovet för nästa budgetår till 10.4 milj. kr. Beloppet skall inte tillföras statskapitalet.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden anfört i här berörda delar.

2.4 Öresundsförbindelserna

I motion 1982/83:407 (fp) framhålls att det är viktigt att regering och riksdag mycket snart fattar beslut om förbindelserna över Öresund så att kommunerna kan få klarhet i villkoren för sin fortsatta planering. Hur än beslutet blir i brofrågan måste enligt motionärerna investeringar göras för att förbättra såväl den spårbundna som bilburna gods- och passagerartrafiken.

I motion 1982/83:473 (c) yrkas att en samlad lösning av frågan om Öresundsförbindelserna snabbt kommer till stånd. Motionärerna erinrar om att centern tidigare förordat en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör och motsatt sig en broförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Enligt motionen talar en rad skäl mot en fast förbindelse. Kraven på att skapa goda levnadsmiljöer i vid mening och på återhållsamhet vad gäller förbrukningen av energi- och naturresurser måste tillmätas stor vikt vid valet av trafiklösning. Det framhålls vidare att oavsett om en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör kommer till stånd eller inte måste en rejäl satsning göras på färjeförbindelserna över Öresund.

I motion 1982/83:1927 (m) yrkas att förbindelserna över Öresund omedelbart förbättras samt att framtida eventuella fasta förbindelser skall finansieras via upplåning och avgiftsbeläggas. Enligt motionen är det nödvändigt att omedelbart förbättra förutsättningarna för godstransporterna på tåg mellan Helsingborg och Danmark.

I motion 1982/83:2128 (c) framhålls att planerna på en bro mellan Köpenhamn och Malmö måste betraktas som ett ohållbart alternativ ur en rad aspekter. Motionärerna anser att främst färjetrafiken bör prioriteras. Den tveksamhet som varit rådande beträffande en broförbindelse har försvårat för de skånska kommunerna att få till stånd tillfredsställande färjeförbindelser.

Utskottet behandlade så sent som i november 1982 ingående ett antal motioner om Öresundsförbindelserna (TU 1982/83:4). Utskottet framhöll därvid att förbindelserna över Öresund är mindre tillfredsställande och att detta främst synes gälla färjeförbindelserna över södra Öresund samt tågfärjetrafiken. Utskottet anförde vidare att det är synnerligen angeläget att frågorna om den framtida utformningen av Öresundsförbindelserna snarast

får en tillfredsställande lösning. I det sammanhanget framhölls särskilt betydelsen av att tågförbindelserna med Danmark och kontinenten skyndsamt förbättras.

I nämnda betänkande konstaterade utskottet också att på kommunikationsministerns uppdrag en översyn skall göras av tidigare beslutsunderlag om Öresundsförbindelserna. Vidare erinrades om att SJ år 1981 tillsatte en utredning som allsidigt skall belysa förutsättningarna att bedriva färjetrafik på olika leder. I avvaktan på resultatet av pågående utrednings- och översynsarbete m. m. ansåg utskottet att samtliga då behandlade motionsyrkanden borde lämnas utan åtgärd från riksdagens sida. Riksdagen hade ingen erinran mot utskottets uttalanden i dessa delar.

Enligt vad utskottet erfarit har SJ nyligen slutfört sin utredning om färjetrafiken. Utredningen har överlämnats till regeringen. Arbetet med översynen av tidigare beslutsunderlag om Öresundsförbindelserna beräknas enligt uppgift vara avslutat under år 1983.

Utskottet anser att, i avvaktan på regeringens ställningstagande till pågående eller nyss avslutat utrednings- och översynsarbete samt i avvaktan på resultatet av aviserade överläggningar i frågan mellan de svenska och danska regeringarna, samtliga nu behandlade motionsyrkanden bör kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

3 Hemställan

Utskottet hemställer

Riktlinjer för SJ:s verksamhet

1. beträffande *finansiell rekonstruktion av statens järnvägar m. m.*
   att riksdagen med bifall till regeringens förslag avslår motionerna 1982/83:1434 (vpk) yrkandena 4 och 5 samt 1982/83:1929 (m).
2. beträffande *överföring av banor till det ersättningsberättigade nätet*
   att riksdagen med bifall till regeringens förslag avslår motion 1982/83:297 (c) yrkande 10.
3. att riksdagen i återstående delar godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna för en finansiell rekonstruktion av statens järnvägar och statens järnvägars statskapital.
4. beträffande *omfattningen av det ersättningsberättigade nätet*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:1927 (m) i denna del utan åtgärd.

5. beträffande *transportrådets roll*
   a) att riksdagen med bifall till regeringens förslag avslår motion 1982/83:297 (c) yrkande 12,
   b) att riksdagen med bifall till regeringens förslag avslår motion 1982/83:777 (vpk),
   c) att riksdagen med bifall till regeringens förslag avslår motion 1982/83:1938 (c),
6. beträffande *länshuvudmännens ersättning till SJ*
   a) att riksdagen med anledning av regeringens förslag och med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 13 och 1982/83:608 (vpk) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.
   b) att riksdagen lämnar motion 1982/83:1927 (m) i denna del utan åtgärd.
7. beträffande *redovisning av SJ:s kostnadsberäkningar*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:470 (c) yrkande 4 utan åtgärd.
8. beträffande *kostnadsansvaret för lokaltågtrafiken*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:985 (m) utan åtgärd,
9. beträffande *SJ:s avtal med länstrafikbolagen*
   att riksdagen lämnar motion 1982/83:1408 (fp) utan åtgärd,
10. beträffande *riksnätets omfattning*
    att riksdagen lämnar utan åtgärd
    a) motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del, 1982/83:773 (c) i denna del, 1982/83:978 (c) i denna del, 1982/83:1435 (vpk) yrkande 2 i denna del och 1982/83:1586 (c) i denna del, samtliga om inlandsbanan,
    b) motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del och 1982/83:978 (c) i återstående del, båda avseende järnvägslinjerna Arvidsjaur–Jörn och Storuman–Hällnäs,
    c) motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del och 1982/83:609 (vpk, s, m, c), båda avseende järnvägslinjen Forsmo–Hoting,
    d) motionerna 1982/83:207 (c) i denna del och 1982/83:1432 (m) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Borås–Varberg,
    e) motionerna 1982/83:208 (c) yrkande 1, 1982/83:603 (m) i denna del och 1982/83:608 (vpk) i denna del, samtliga avseende järnvägslinjen Nässjö–Nybro,
    f) motionerna 1982/83:243 (c) i denna del, 1982/83:971 (c) i denna del och 1982/83:1432 (m) i återstående del, samtliga avseende järnvägslinjen Falköping–Landeryd,
    g) motion 1982/83:466 (c) om järnvägslinjen Jönköping–Vaggeryd,

h) motionerna 1982/83:468 (c) i denna del och 1982/83:608 (vpk) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Växjö–Västervik,

i) motionerna 1982/83:471 (c) och 1982/83:773 (c) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Mellerud–Arvika,

j) motionerna 1982/83:618 (s) yrkande 1 och 1982/83:773 (c) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Kil–Torsby,

k) motion 1982/83:618 (s) yrkande 2 om järnvägslinjen Lesjöfors–Kristinehamn,

l) motion 1982/83:624 (s, m, c, fp, vpk) om järnvägslinjen Bjärka/Säby–Västervik,

m) motion 1982/83:773 (c) i återstående del om järnvägslinjen Kil–Deje–Daglösen,

n) motionerna 1982/83:971 (c) i denna del och 1982/83:1069 (s), båda avseende järnvägslinjen Skövde–Karlsborg,

o) motion 1982/83:971 (c) i denna del om järnvägslinjerna Gårdsjö–Håkantorp och (Forshem)–Götene–Nossebro,

p) motion 1982/83:984 (vpk) om järnvägslinjen Älmhult–Sölvesborg,

r) motion 1982/83:1586 (c) i denna del om järnvägslinjerna Borlänge–Malung och Mora–Älvdalen,

s) motion 1982/83:1953 (vpk) i denna del om järnvägslinjen Munkedal–Lysekil,

t) motion 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del om järnvägslinjen Boden–Haparanda,

11. att riksdagen i återstående delar godkänner de av föredragande departementschefen förordade riktlinjerna vad gäller det trafiksvaga nätet,

Medelsbehov för budgetåret 1983/84 m. m.

12. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1982/83:1434 (vpk) yrkande 1 och 1982/83:1435 (vpk) yrkande 1 till *Statens järnvägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 2 102 100 000 kr.,
13. att riksdagen godkänner att statens järnvägar får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 40 000 000 kr.,
14. att riksdagen godtar vad föredragande departementschefen förordat beträffande statens järnvägars rätt att förvärva, förvalta och avyttra aktier i bolag samt beträffande borgensåtaganden,

Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, utökad trafik m. m.

15. beträffande *upprustning och utbyggnad av vissa bandelar m. m.*

att riksdagen

a) avslår motion 1982/83:207 (c) i denna del om järnvägslinjen Borås–Varberg,

b) avslår motionerna 1982/83:243 (c) i denna del och 1982/83:971 (c) i denna del, båda om järnvägslinjen Falköping–Landeryd,

c) avslår motion 1982/83:770 (s) om järnvägslinjen Hällnäs–Lycksele–Storuman,

d) avslår motion 1982/83:971 (c) i denna del om järnvägslinjerna Skövde–Karlsborg, Gårdsjö–Håkantorp och (Forshem)–Götene–Nossbro,

e) avslår motion 1982/83:1951 (c) om järnvägslinjen Bollnäs–Orsa,

f) avslår motion 1982/83:1971 (s) om järnvägstrafiken i Mälardalen,

g) avslår motionerna 1982/83:615 (s), 1982/83:775 (vpk) yrkande 1 och 1982/83:1586 (c) i denna del, samtliga om järnvägslinjen Borlänge–Malung,

h) avslår motion 1982/83:775 (vpk) yrkande 2 om järnvägslinjen Malungsfors–Sälen,

i) avslår motion 1982/83:1586 (c) i denna del om järnvägslinjen Mora–Älvdalen,

j) avslår motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del om järnvägsinvesteringar i Dalarna och Gävleborgs län,

k) avslår motion 1982/83:2185 (fp) yrkande 5 i denna del om förbättrad banstandard,

l) avslår motion 1982/83:622 (vpk) yrkande 3 om järnvägsförbindelse till Finland via Örbyhus–Hargshamn,

m) avslår motion 1982/83:2190 (c, fp) yrkande 1 om järnvägshamnen i Hargshamn,

n) avslår motion 1982/83:467 (m) om järnvägslinjen Kalmar–Berga,

o) avslår motion 1982/83:616 (s) om järnvägslinjen Kalmar–Alvesta,

p) avslår motion 1982/83:468 (c) i denna del om järnvägslinjen Västervik–Hultsfred–Växjö,

r) avslår motionerna 1982/83:603 (m) i denna del och 1982/83:1976 (s), båda avseende järnvägslinjen Nybro–Nässjö,

s) avslår motion 1982/83:208 (c) yrkande 2 om att ansluta Pauliström till banan Nybro–Nässjö.

16. beträffande *industrispår till Husum*
att riksdagen avslår motionerna 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del och 1982/83:2181 (fp),
17. beträffande *järnvägslinjen Lysekil–Munkedal*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
a) motionerna 1982/83:599 (c) yrkande 1, 1982/83:621 (fp) och 1982/83:1953 (vpk) i denna del,
b) motion 1982/83:599 (c) yrkande 2,
18. beträffande *järnvägstrafiken Stockholm–Uppsala*
att riksdagen avslår motionerna 1982/83:622 (vpk) yrkande 1 och 1982/83:2190 (c, fp) yrkande 6,
19. beträffande *järnvägsinvesteringar i Västerbotten*
att riksdagen avslår motionerna 1982/83:601 (vpk) och 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del,
20. beträffande *järnvägsinvesteringar i Norrbotten*
att riksdagen lämnar motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 3 utan åtgärd,
21. beträffande *museijärnvägstrafik på bandelen Hultsfred–Växjö*
att riksdagen avslår motion 1982/83:987 (fp),
22. beträffande *NKlJ-banan*
att riksdagen avslår motion 1982/83:245 (vpk),
23. beträffande *järnvägsinvesteringar i Storstockholm*
att riksdagen
a) avslår motion 1982/83:1118 (vpk) yrkande 1 i denna del samt yrkandena 2–4,
b) avslår motion 1982/83:1404 (vpk),
c) avslår motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del,
d) avslår motion 1982/83:2185 (fp) yrkande 5 i denna del.
24. beträffande *järnvägsinvesteringar i Södermanlands län*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1982/83:779 (c) yrkande 1 i denna del, 1982/83:1947 (fp) i denna del och 1982/83:1973 (s), samtliga om förbindelserna Eskilstuna–Stockholm,
b) avslår motionerna 1982/83:779 (c) yrkande 1 i denna del och 1982/83:1947 (fp) i denna del, båda om järnvägslinjen Strängnäs–Åkers Styckebruk,
c) avslår motion 1982/83:779 (c) yrkande 1 i återstående del,
d) avslår motion 1982/83:1947 (fp) i återstående del,
e) avslår motion 1982/83:1925 (vpk),
25. beträffande *järnvägsinvesteringar i Skåne*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1982/83:407 (fp) yrkande 1 i denna del, 1982/83:613 (c), 1982/83:1425 (fp) och 1982/83:2128 (c) yrkande 1,
b) avslår motion 1982/83:988 (m),

26. beträffande *järnvägsinvesteringar i Gävleborgs län*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1982/83:470 (c) yrkande 1, 1982/83:1430 (m) i denna del och 1982/83:1584 (s) yrkande 1 i denna del, samtliga om järnvägslinjen Ljusdal–Hudiksvall,
b) avslår motionerna 1982/83:470 (c) yrkande 2, 1982/83:782 (s), 1982/83:983 (vpk) i denna del, 1982/83:1430 (m) i återstående del och 1982/83:1584 (s) yrkande 1 i denna del, samtliga om järnvägsförbindelserna mellan Ljusdal och Gävle,
c) avslår motion 1982/83:470 (c) yrkande 3,
d) avslår motion 1982/83:983 (vpk) i återstående del,
27. beträffande *västkustbanan*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1982/83:606 (c, s, m, fp) i denna del, 1982/83:786 (c), 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del och 1982/83:1932 (fp), samtliga om dubbelspår,
b) avslår motionerna 1982/83:606 (c, s, m, fp) i återstående del, 1982/83:1428 (fp) och 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del, samtliga om pendeltågstrafik,
28. beträffande *inlandsbanan*
att riksdagen
a) avslår motion 1982/83:774 (vpk),
b) avslår motion 1982/83:1435 (vpk) yrkande 2 i denna del,
c) avslår motion 1982/83:1586 (c) i denna del,
29. beträffande *utökad trafik och tåguppehåll*
att riksdagen
a) avslår motionerna 1982/83:622 (vpk) yrkande 2 i denna del och 1982/83:2190 (c, fp) yrkande 5 i denna del, båda om tågstopp i Bålsta,
b) avslår motion 1982/83:622 (vpk) yrkande 2 i återstående del, om tågstopp i Kungsängen,
c) avslår motion 1982/83:2190 (c, fp) yrkande 5 i återstående del om tågstopp i Skutskär och Tierp,
d) avslår motion 1982/83:970 (c) om tågstopp vid Vårgårda,
e) avslår motion 1982/83:1974 (s) yrkande 3 om trafikförsörjningen i Bräcke,
f) avslår motion 1982/83:2185 (fp) yrkande 5 i denna del om samordning av tidtabeller,

Service- och vissa övriga frågor

30. beträffande *vissa servicefrågor*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
a) motion 1982/83:298 (c) i denna del om ortnamnskyltar,
b) motion 1982/83:333 (m) om biltåg,

c) motion 1982/83:602 (fp) om biljettförsäljning,
d) motion 1982/83:784 (s) om information vid trafikstörningar,
e) motion 1982/83:1937 (fp) om kommunikationsradiosystem,
f) motion 1982/83:981 (m, c, fp) om förbättrad service för SJ:s resenärer,
g) motion 1982/83:1399 (c) om SJ:s reklam- och marknadsföring,

31. beträffande *vissa övriga frågor*
att riksdagen
a) lämnar motion 1982/83:785 (s) om haverikommissioner utan åtgärd,
b) avslår motion 1982/83:390 (fp) om stationshuset i Vollsjö,
c) lämnar motion 1982/83:787 (s) om forskning och utveckling utan åtgärd,
d) lämnar motion 1982/83:2185 (fp) yrkande 5 i denna del om snabbtåg och ny helsvensk rälsbuss utan åtgärd,
e) lämnar motionerna 1982/83:1416 (c) och 1982/83:1584 (s) yrkande 1 i denna del, båda om SJ-verkstaden i Bollnäs utan åtgärd,

Övriga anslagsfrågor

32. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 11 och 1982/83:1928 (m) yrkande 9 till *Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster* för budgetåret 1983/84 anvisar ett anslag på 1 463 000 000 kr.,
33. att riksdagen till *Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 10 400 000 kr.,

Öresundsförbindelser

34. att riksdagen lämnar utan åtgärd
a) motion 1982/83:407 (fp) yrkande 2,
b) motion 1982/83:473 (c),
c) motion 1982/83:1927 (m) i denna del,
d) motion 1982/83:2128 (c) yrkande 3.

Stockholm den 12 april 1983

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Birger Rosqvist (s), Claes Elmstedt (c), Olle Östrand (s), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Rune Torwald (c), Margit Sandéhn (s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk) och Göran Riegnell (m).

4 Reservationer

1. Finansiell rekonstruktion av statens järnvägar m. m. (mom. 1)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Utskottet vill" och på s. 21 slutar med "denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt 1980 års strukturplan skall SJ uppnå lönsamhet senast budgetåret 1983/84. För budgetåret 1981/82 redovisar SJ en förlust, inkl. förräntningskravet, på 675 milj. kr. Sedan budgetåret 1969/70 uppgår den sammanlagda förlusten till närmare 3,5 miljarder kronor. Tillgängliga prognoser tyder på att SJ:s förluster kommer att fortsätta att växa.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1982/83:1929 (m) att regeringens förslag till finansiell rekonstruktion av SJ främst består av bokföringsmässiga transaktioner. Föredragandens förslag att skriva ned statskapitalet med 1 000 milj. kr. och uppskrivningsfonden med 1 240 milj. kr. bör genomföras först sedan ett flertal viktiga frågor blivit lösta. Riksdagen måste veta utfallet av förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen beträffande det trafiksvaga nätet, ägaren och SJ måste redovisa vilka åtgärder man ämnar vidta för att anpassa SJ:s struktur till målet att uppnå lönsamhet, och 1979 års trafikpolitiska beslut måste justeras vad avser SJ.

Mot bakgrund av SJ:s stora ekonomiska underskott är det angeläget att kraftfulla besparings- och rationaliseringsinsatser skyndsamt genomförs. Utskottet tillstyrker därför förslagen i motionen att SJ bör ges möjlighet att minska turtätheten och frångå kravet på att erbjuda likvärdig standard på sina tjänster på samtliga banor samt att avskrivningar på hela återanskaffningsvärdet ej skall behöva göras på 50 mil av bannätet.

De angivna förslagen skall enligt utskottets mening ses som exempel på åtgärder som omedelbart kan genomföras i syfte att minska SJ:s underskott. Som anges i motionen bör målet vara att SJ skall spara 150 milj. kr. under nästa budgetår jämfört med regeringens förslag. Det bör självfallet stå SJ fritt att välja andra vägar att uppnå det angivna sparmålet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att föredragandens förslag till nedskrivning av statskapitalet och uppskrivningsfonden avstyrks och syftet med motion 1982/83:1929 (m) torde bli tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *finansiell rekonstruktion av statens järnvägar m. m.*

att riksdagen med anledning av motion 1982/83:1929 (m) samt med avslag på regeringens förslag och motion 1982/83:1434 (vpk) yrkandena 4 och 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. Finansiell rekonstruktion av statens järnvägar m. m. (mom. 1)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 21 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "behandlade delar." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1982/83:1434 (vpk) att SJ i hög grad missgynnas av gällande regler för kostnadstäckning, avskrivningar och förräntning av statskapitalet. Om SJ t. ex. inte hade tvingats att redovisa avskrivningar till återanskaffningsvärdet skulle det ekonomiska resultatet varit väsentligt bättre.

Utskottet anser vidare att uppdelningen av SJ:s bannät i ett affärsbanenät och ett ersättningsberättigat nät är olämplig. Den är svåröverskådlig och har bidragit till att den företagsekonomiska effektiviteten mer och mer blivit ledstjärna för SJ:s verksamhet.

I likhet med motionärerna anser utskottet att principen att SJ måste gå med vinst är orimlig i all synnerhet som samma monetära måttstock inte alls tillämpas på t. ex. vägtrafik och bilism med dess många negativa effekter. Trots skatter och avgifter torde vägtrafiken och bilismen årligen ge upphov till mångmiljardförluster för samhället.

I budgetpropositionen framhålls att inom kommunikationsdepartementet har en analys påbörjats av effekterna av nuvarande kostnadsansvar och avgiftssystem för olika transporttjänster. Avsikten med arbetet är att utvärdera ifall konkurrensnedvridning föreligger mellan de olika trafikgrenarna och vilka åtgärder som i så fall är påkallade.

Vid kommunikationsdepartementets analys av de olika trafikgrenarnas kostnader bör de synpunkter som utskottet i det föregående framfört om SJ:s finansiering och kostnadsansvar noga övervägas. Därmed kan en rättvisare jämförelse göras av järnvägens och bilismens samhällsekonomiska kostnader, samtidigt som samhällsekonomiskt omotiverade järnvägsnedläggningar kan undvikas. Det är vidare nödvändigt att undersöka vilken betydelse för konkurrensneutraliteten det bidrag har, som utgår vid nedläggning av järnvägstrafik. Detsamma gäller de av SJ tillämpade beräkningsmetoderna för de gemensamma kostnaderna för tåg resp. busstrafik samt den reala kalkylräntа som SJ utgår från vid sina beräkningar. Enligt utskottets mening

är det angeläget att kommunikationsdepartementets arbete bedrivs skyndsamt. Resultatet av arbetet och regeringens ställningstagande bör redovisas senast i den kommande budgetpropositionen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 4 tillstyrks och syftet med yrkande 5 i samma motion till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *finansiell rekonstruktion av statens järnvägar m. m.*
   att riksdagen med bifall till motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 4 och med anledning av regeringens förslag och motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 5 samt med avslag på motion 1982/83:1929 (m) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

3. Överföring av banor till det ersättningsberättigade nätet (mom. 2)

Claes Elmstedt (c), Rune Torwald (c) och Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Uppdelningen av" och slutar med "försämrad servicegrad." bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1982/83:297 (c) framhålls att förslaget i propositionen att föra över vissa banor från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet skapar oro hos lokalbefolkningen för banornas framtid. Utskottet delar denna uppfattning och anser i likhet med motionärerna att överflyttningen kan innebära minskade investeringar, lägre servicegrad, sämre ekonomiskt resultat, efter hand färre turer och slutligen så stora förluster att risken blir stor att vederbörande bana flyttas ur riksnätet och blir föremål för nedläggningsprövning.

Utskottet vill också understryka betydelsen av att affärsbanenätet så långt möjligt omfattar sammanhängande sträckor. Det kan inte vara rimligt att belasta en del av en järnvägslinje som i sin helhet är lönsam med underskott. En sådan beräkning torde dessutom i praktiken vara omöjlig att göra på ett rättvist sätt. Förslaget i propositionen innebär enligt utskottets mening ett avsteg från denna princip.

Förslaget att föra över malmbanan till det ersättningsberättigade nätet tycks, såsom motionärerna framhåller, snarare ha lagts fram av industripolitiska än trafikpolitiska skäl. Enligt utskottets mening är det nödvändigt att de effektiviseringar och rationaliseringar som kan göras på malmbanan snarast genomförs. Därmed kan avsevärda besparingar göras.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att föredragandens förslag att flytta över vissa banor till det ersättningsberättigade nätet avstyrks och motion

1982/83:297 (c) tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *överföring av banor till det ersättningsberättigade nätet*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:297 (c) yrkande 10 och med avslag på regeringens förslag som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

4. Transportrådets roll (mom. 5)

Claes Elmstedt (c), Rune Torwald (c) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "Utskottet finner" och på s. 25 slutar med "1982/83:1938 (c) avstyrks." bort ersättas med text av följande lydelse:

I de fall länshuvudmännen önskar bibehålla lokal och regional järnvägstrafik på en nedläggningsprövad bandel skall förhandlingar upptas med SJ om de finansiella villkoren. Utskottet anser, i likhet med vad som framhålls i motion 1982/83:297 (c), att huvudmännen och SJ själva bör sköta dessa förhandlingar och ta de kontakter som behövs, t. ex. med länsstyrelser, vägförvaltning och totalförsvarsmyndigheter. Utskottet motsätter sig alltså förslaget i propositionen att transportrådet skall delta i förhandlingsarbetet.

Enligt utskottets mening finns det inte heller skäl att ange separata datum för när de olika huvudmännen skall ha tagit ställning till persontrafikens framtid. Det räcker att samtliga ställningstaganden är klara före 1984 års utgång. I de fall någon uppgörelse då ännu ej kommit till stånd bör frågan föras upp till regeringen för slutligt avgörande.

I motion 1982/83:777 (vpk) framhålls att erfarenheterna tyder på att transportrådet ofta framlägger föga objektiva och ibland felaktiga faktaredovisningar varvid järnvägstrafiken ofta framställs i en negativ dager.

Utskottet som för sin del noterat att kritik av detta slag framförts från många håll förutsätter att regeringen ser till att transportrådet framdeles framlägger objektiva faktaredovisningar.

Som framhålls i den sistnämnda motionen bör regeringen vidare se över transportrådets sammansättning med målsättningen att rådet bör representera såväl bilism, bilindustri som spårbunden och kollektiv trafik.

Utskottets ställningstagande till transportrådets roll i samband med nedläggningsprövning av persontrafiken på järnväg innebär att motion 1982/83:297 (c) tillstyrks i denna del samt att syftet med motionerna 1982/83:777 (vpk) och 1982/83:1938 (c) till väsentlig del torde bli tillgodosett.

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

dels att utskottets hemställan under 5 bort ha följande lydelse:

5. beträffande *transportrådets roll*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:297 (c) yrkande 12 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1982/83:777 (vpk) och 1982/83:1938 (c) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Länshuvudmännens ersättning till SJ (mom. 6)

Claes Elmstedt och Rune Torwald (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Utskottet har" och på s. 27 slutar med "bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida", bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har – – – lika med utskottet – – – olika bandelar.

Det ersättningsberättigade nätet omfattar fr. o. m. den 1 juli 1983 ca 700 mil. Driftunderskottet på detta nät beräknas enligt propositionen till ca 1 174 milj. kr. Underskottet per bankilometer uppgår således till ca 168 000 kr. Motsvarande underskott på de banor på det ersättningsberättigade nätet som är fulldriftsbanor (person- och godstrafik) och ligger utanför riksnätet uppgår till ca 100 000 kr. per bankilometer. Utskottet vill understryka att det således inte är de nedläggningshotade bandelarna som är mest förlustbringande utan i stället de ersättningsberättigade banor som ingår i riksnätet.

Utskottet delar föredragandens uppfattning, att det är naturligt att staten svarar för infrastrukturen och därför ställer upp med erforderliga resurser i form av investeringar eller förstärkt underhåll för att en tillfredsställande standard på banan skall kunna upprätthållas. Det betyder att staten tar på sig inte bara det ekonomiska ansvaret för förnyelse av exempelvis underbyggnad, räls, mötesspår, slipers, befintliga kontaktledningar och stolpar samt perronger utan även för det normala underhållet.

Enligt de beräkningar som utfördes av separatredovisningssakkunniga kan de totala kostnaderna för normalt underhåll (person- och godstrafik) beräknas uppgå till i storleksordningen 50 milj. kr. för fulldriftsbanorna utanför riksnätet budgetåret 1983/84, vilket motsvarar en årlig kostnad på ca 15 000 kr. per bankilometer.

Riksdagen har vid flera tillfällen uttalat att någon kostnadsövervältring från staten på länshuvudmännen inte får komma i fråga samt att spårbunden kollektivtrafik bör prioriteras. Utskottet är medvetet om att här föreslagna riktlinjer för huvudmännens kostnadsansvar i de fall de vill behålla spårbunden kollektivtrafik inte helt tillgodoser det förstnämnda kravet men anser att de trots allt innebär en rimlig fördelning av kostnaderna. De bör också ge länshuvudmännen en reell möjlighet att välja tågbaserad kollektivtrafik om denna i övrigt bedöms ge förutsättningar för en godtagbar service.

Som ett uttryck för att staten verkligen vill prioritera spårbunden kollektivtrafik finner utskottet det lämpligt att statbidraget för basutbudet blir avsevärt högre för tågtrafik än för busstrafik. Det senare bidraget är f. n. ca 2,50 kr. per vägkilometer. Utskottet tillstyrker därför förslaget i motion 1982/83:297 (c) att huvudmännen bör få ett bidrag från staten på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag i de fall de övertar det ekonomiska ansvaret för driften. Utskottet vill understryka att belastningen på statsbudgeten till följd av detta förslag blir begränsad. För de fall länshuvudmännen väljer att behålla tågtrafiken kommer nämligen inte det statliga bidraget till ersättningstrafik för nedlagd persontrafik på järnväg att utgå.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion 1982/83:297 (c) tillstyrks i denna del och syftet med motionerna 1982/83:608 (vpk) och 1982/83:1927 (m) i denna del delvis blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *länshuvudmännens ersättning till SJ*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:297 (c) yrkande 13 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1982/83:608 (vpk) i denna del och 1982/83:1927 (m) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Länshuvudmännens ersättning till SJ (mom. 6)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "Utskottet har" och på s. 27 slutar med "bör lämnas utan åtgärd från riksdagens sida." bort ersättas med text av följande lydelse:

Det är enligt utskottets mening viktigt att riktlinjerna för länshuvudmännens ersättning till SJ för de fall de önskar bibehålla järnvägstrafiken utformas så att den samhällsekonomiskt bästa trafiklösningen erhålls. Hänsyn bör därför tas till de särskilda förutsättningar som råder vid varje bandel. De *verkliga* kostnaderna för ifrågavarande tågtrafik skall ligga till grund och icke *schablonberäknade* sådana. Det särskilda bidrag – utgörande skillnaden mellan SJ:s särkostnader och särintäkter för persontrafiken – som länshuvudmannen erhåller vid val av busstrafik skall även för att inte ge busstrafiken en konkurrensfördel enligt utskottets mening utgå till huvudmannen vid val av tågtrafik. Härigenom blir det möjligt att, som också framhålls i motion 1982/83:608 (vpk), ta fram alternativa realistiska beräkningar som kan bilda grund för uppgörelser. Utskottet vill även betona att härvid ingen statsfinansiell försämring sker.

Enligt propositionen skall staten svara för infrastrukturen i de fall

huvudmannen vill behålla persontrafiken. Detta innebär enligt utskottets mening att staten svarar för erforderliga investeringar i syfte att uppnå tillfredsställande banstandard samt att staten tar på sig det ekonomiska ansvaret för på grund av exempelvis eftersatt underhåll erforderlig förnyelse av banunderbyggnad, räls, slipers, befintliga kontaktledningar, stolpar och terminalanläggningar jämte fortlöpande normalt underhåll av bandelen. Utskottet vill i likhet med föredraganden understryka att statens insatser måste stå i rimlig proportion till de tjänster som köps av huvudmannen och den tid under vilken SJ skall utföra trafiken.

Utskottet utgår vidare från att regeringen vid den närmare utformningen av riktlinjerna beaktar att de gemensamma kostnaderna på de banor som skall nedläggningsprövas ofta är betydligt lägre än vad som eljest är fallet i SJ:s persontrafik. Detta hänger delvis samman med att investeringar i ersättningsberättigade järnvägslinjer inte tillförs statskapitalet. Huvudmännen bör därför vid avtal om fortsatt persontrafik på järnväg bl. a. inte belastas med kapitalkostnader för redan gjorda eller kommande investeringar i SJ:s bannät.

I sammanhanget bör också erinras om att i vissa fall statsbidrag i form av s. k. vägmilsersättning kan utgå för sådan järnvägstrafik som har utpräglat lokala och regionala trafikuppgifter. Detta förutsätter dock att länshuvudmannen har bestämmanderätten över trafikens omfattning och uppläggning och tar det ekonomiska ansvaret för denna trafik samt att trafiken ryms inom det maximiantal turer med kollektiva trafikmedel som är statsbidragsberättigade. Utskottet finner att föredragandens förslag att föra över ansvaret för den lokala och regionala tågtrafiken på det ersättningsberättigade bannätet till länshuvudmannen innebär att vägmilsersättningen kan få betydelse för möjligheterna att bibehålla sådan trafik på järnväg i de fall länstrafikbolagen så önskar.

Vad som i det föregående anförts om statsmakternas ansvar för banstandarden, om riktlinjerna för huvudmännens ersättning till SJ och om den s. k. vägmilsersättningen innebär enligt utskottets mening att rimlig konkurrensneutralitet skapas mellan busstrafik och tågtrafik. Länshuvudmännen får därmed möjlighet att, med samhällsekonomiska utgångspunkter, välja det trafikalternativ som bäst gagnar regionens invånare.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med motionerna 1982/83:297 (c) i denna del, 1982/83:608 (vpk) i denna del och 1982/83:1927 (m) i denna del till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *länshuvudmännens ersättning till SJ*
   att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 13, 1982/83:608 (vpk) i denna del och 1982/83:1927 (m) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

7. Riksnätets omfattning (mom. 10)

Claes Elmstedt (c), Rune Torwald (c) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 28 börjar med "Enligt 1979 års" och på s. 29 slutar med "riksdagens sida." bort ersättas med text av följande lydelse:

I 1979 års trafikpolitiska beslut fastställdes ett riksnät, omfattande 7 600 bankilometer, på vilket persontrafik skall behållas inom överblickbar framtid. På övriga banor skall en prövning ske av persontrafiken. Enligt utskottets mening har uppdelningen av järnvägsnätet fått mycket olyckliga konsekvenser. SJ synes ha tolkat beslutet så att man inte bör göra några upprustningar på de bandelar som ej tillhör riksnätet. Detta har medfört att flera sådana banor är i så pass dåligt skick att hastighetsnedsättningar resp. lägre godsvagnsvikter fått tillgripas för att inte trafiksäkerheten skall äventyras.

Det är oroande att en allt större del av godstrafiken förts över från järnväg till landsväg. Energiskäl, miljöhänsyn och trafiksäkerhetsaspekter talar starkt för att framför allt de långväga, tunga godstransporterna bör ske på järnväg eller med båt. Utskottet anser att en eventuell nedläggning av persontrafiken skulle negativt påverka förutsättningarna för godstrafik på järnväg.

Utskottet har tidigare ställt sig bakom förslaget i propositionen att länshuvudmännen före 1984 års utgång skall ha tagit ställning till om de vill ha kvar lokal och regional persontrafik på järnväg. Regionala trafikhuvudmän kommer inte att finnas i samtliga län förrän den 1 juli 1983. Enligt utskottets mening är det rimligt att huvudmännen får möjlighet till viss erfarenhet av hur nya tidtabeller och linjedragningar för regionens bussar m. m. påverkar tågresandet.

Inlandsbanan m. m.

Riksdagen har alltsedan budgetåret 1976/77 anvisat särskilda medel till upprustning av inlandsbanan. Dessutom har medel anslagits till upprustning av Forsmo–Hoting-banan med anledning av flottningens nedläggning på Ångermanälven.

Redan år 1979 framhöll utskottet att inlandsbanan även har en stor militärstrategisk betydelse i dessa vägfattiga landsdelar med stora avstånd. Lokaliseringen av ett militärförband till Arvidsjaur har naturligtvis ytterligare accentuerat berörda bandelars betydelse. Utskottet har därför med tillfredsställelse noterat att medel avdelats för en upprustning av bandelen Arvidsjaur–Jörn.

I ett läge där det blir allt angelägnare att reducera oljeimporten genom användning av inhemska bränslen såsom ved och torv, är det uppenbart att inlandsbanans betydelse tilltar, då den har en sträckning just genom några av

landets största tillgångar på skog resp. torv. Även när det gäller turismen är det uppenbart att inlandsbanan får en allt större betydelse.

För varje år som går utan att något beslut tas om inlandsbanans definitiva införlivande med riksnätet så blir dock banstandarden på de bandelar som ej tillhör riksnätet allt sämre. Detta är naturligtvis ur alla synpunkter olyckligt. Det är uppenbart att inlandsbanan och dess tre norra bibanor har huvudsakligen interregional betydelse. Enligt det trafikpolitiska beslutet 1979 skall staten svara för den interregionala trafiken. Detta har också understrukits av föredraganden.

Med hänsyn till alla de faktorer som här redovisats finner utskottet det särskilt angeläget att hela inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs samt Hoting–Forsmo hänförs till riksnätet fr. o. m. budgetåret 1983/84.

Utskottet tillstyrker föredragandens förslag till justeringar av riksnätet. Av bl. a. ovan angivna skäl tillstyrker utskottet vidare samtliga motionsyrkanden om överföring till riksnätet av olika bandelar.

Det gäller motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del om *inlandsbanan* samt bibanorna *Arvidsjaur–Jörn*, *Storuman–Hällnäs* och *Hoting–Forsmo*, 1982/83:1435 (vpk) yrkande 2 i denna del om *hela inlandsbanesystemet*, 1982/83:773 (c) om *inlandsbanan* och järnvägslinjerna *Mellerud–Årjäng–Arvika*, *Kil–Torsby* och *Kil–Deje–Daglösen*, 1982/83:978 (c) om *inlandsbanan* samt bibanorna *Arvidsjaur–Jörn* och *Storuman–Hällnäs*, 1982/83:1586 (c) i denna del om *inlandsbanan*, *västerdalsbanan Borlänge–Malung* och järnvägslinjen *Mora–Älvdalen*, 1982/83:609 (vpk) om järnvägslinjen *Forsmo–Hoting*, 1982/83:207 (c) i denna del om järnvägslinjen *Borås–Varberg*, 1982/83:208 (c) yrkande 1 och 1982/83:603 (m) i denna del om järnvägslinjen *Nässjö–Nybro*, 1982/83:243 (c) i denna del om järnvägslinjen *Falköping–Landeryd*, 1982/83:1432 (m) om järnvägslinjerna *Falköping–Landeryd* och *Borås–Varberg*, 1982/83:466 (c) om järnvägslinjen *Jönköping–Vaggeryd*, 1982/83:468 (c) i denna del om järnvägslinjen *Västervik–Hultsfred–Växjö*, 1982/83:608 (vpk) i denna del om järnvägslinjerna *Växjö–Västervik* och *Nässjö–Nybro* samt motion 1982/83:471 (c) om järnvägslinjen *Mellerud–Bengtsfors–Arvika*.

Vidare tillstyrks motionerna 1982/83:618 (s) om järnvägslinjerna *Kil–Torsby* och *Lesjöfors–Kristinehamn*, 1982/83:624 (s, m, c, fp, vpk) om järnvägslinjen *Bjärka/Säby–Västervik*, 1982/83:971 (c) i denna del om järnvägslinjerna *Skövde–Karlsborg*, *Falköping–Landeryd*, *Gårdsjö–Håkantorp* och *(Forshem)–Götene–Nossebro*, 1982/83:1069 (s) om järnvägslinjen *Skövde–Karlsborg*, 1982/83:984 (vpk) om järnvägslinjen *Älmhult–Sölvesborg* samt slutligen motion 1982/83:1953 (vpk) i denna del om järnvägslinjen *Munkedal–Lysekil*.

I motion 1982/83:297 (c) yrkas vidare att bandelen *Boden–Haparanda* skall tillföras riksnätet. Föredraganden föreslår att så sker, varför yrkandet inte bör föranleda någon åtgärd från riksdagens sida.

dels att utskottets hemställan under 10 bort ha följande lydelse:

10. beträffande *riksnätets omfattning*

att riksdagen

a) bifaller motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del, 1982/83:1435 (vpk) yrkande 2 i denna del, 1982/83:773 (c) i denna del, 1982/83:978 (c) i denna del och 1982/83:1586 (c) i denna del, samtliga om inlandsbanan,

b) bifaller motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del och 1982/83:978 (c) i återstående del, båda avseende järnvägslinjerna Arvidsjaur–Jörn och Storuman–Hällnäs,

c) bifaller motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del och 1982/83:609 (vpk, s, m, c), båda avseende järnvägslinjen Forsmo–Hoting,

d) bifaller motionerna 1982/83:207 (c) i denna del och 1982/83:1432 (m), båda avseende järnvägslinjen Borås–Varberg,

e) bifaller motionerna 1982/83:208 (c) yrkande 1, 1982/83:603 (m) i denna del och 1982/83:608 (vpk) i denna del, samtliga avseende järnvägslinjen Nässjö–Nybro,

f) bifaller motionerna 1982/83:243 (c) i denna del, 1982/83:971 (c) i denna del och 1982/83:1432 (m) i återstående del, samtliga avseende järnvägslinjen Falköping–Landeryd,

g) bifaller motion 1982/83:466 (c) om järnvägslinjen Jönköping–Vaggeryd,

h) bifaller motionerna 1982/83:468 (c) i denna del och 1982/83:608 (vpk) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Växjö–Västervik,

i) bifaller motionerna 1982/83:471 (c) och 1982/83:773 (c) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Mellerud–Arvika,

j) bifaller motionerna 1982/83:618 (s) yrkande 1 och 1982/83:773 (c) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Kil–Torsby,

k) bifaller motion 1982/83:618 (s) yrkande 2 om järnvägslinjen Lesjöfors–Kristinehamn,

l) bifaller motion 1982/83:624 (s, m, c, fp, vpk) om järnvägslinjen Bjärka/Säby–Västervik,

m) bifaller motion 1982/83:773 (c) i återstående del om järnvägslinjen Kil–Deje–Daglösen,

n) bifaller motionerna 1982/83:971 (c) i denna del och 1982/83:1069 (s), båda avseende järnvägslinjen Skövde–Karlsborg,

o) bifaller motion 1982/83:971 (c) i denna del om järnvägslinjerna Gårdsjö–Häkantorp och (Forshem)–Götene–Nossebro,

p) bifaller motion 1982/83:984 (vpk) om järnvägslinjen Älmhult–Sölvesborg,

r) bifaller motion 1982/83:1586 (c) i denna del om järnvägslinjerna Borlänge–Malung och Mora–Älvdalen,
s) bifaller motion 1982/83:1953 (vpk) i denna del om järnvägslinjen Munkedal–Lysekil,
t) lämnar motion 1982/83:297 (c) yrkande 14 i denna del om järnvägslinjen Boden–Haparanda utan åtgärd.

8. Anslaget Statens järnvägar (mom. 12)

Sven Henriesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 31 som börjar med "Genom 1980 års" och slutar med "rskr 1980/81:261)." bort ersättas med text av följande lydelse:

I likhet med motionärerna ser utskottet järnvägskommunikationerna som stommen i landets trafiksystem och som en samhällelig nyttighet som utan företagsekonomiska förbehåll bör ställas till medborgarnas förfogande. Bilismens starka expansionsperiod var samtidigt en tid då järnvägsinvesteringarna försummades. Den s. k. strukturplanen för SJ innebar att investeringarna skulle öka realt med 5 % per år under en femårsperiod. Den hade emellertid föregåtts av SJ:s egen inventering av det verkliga investeringsbehovet och denna inventering visade på att detta behov var betydligt större än strukturplanens beräkningar.

Utskottet anser att investeringar i järnvägstrafik är betydelsefulla för att åstadkomma en bättre hushållning med driftmedel och skapa en ny trafikstruktur, där spårbunden kollektivtrafik medger en bättre hushållning med landets resurser. En väl fungerande transportapparat är också en viktig förutsättning för närings- och regionalpolitiken, inte minst med tanke på transport- och lagerkostnadernas tyngd i många branscher.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet yrkandet i motion 1982/83:1434 (vpk) att riksdagen till anslaget Statens järnvägar bör anvisa 300 milj. kr. utöver regeringens förslag. Härmed torde också syftet med yrkande 1 i motion 1982/83:1435 (vpk) bli tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 12 bort ha följande lydelse:

12. att riksdagen med bifall till motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 1 samt med anledning av regeringens förslag och motion 1982/83:1435 (vpk) yrkande 1 till *Statens järnvägar* för budgetåret 1983/84 anvisar ett reservationsanslag på 2 402 100 000 kr.,

9. Industrispår till Husum (mom. 16)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 33 som börjar med "Vidare avstyrks" och slutar med "*till Husum.*" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motionerna 1982/83:1434 (vpk) och 1982/83:2181 (fp) framhålls det angelägna i att ett industrispår till Husum byggs.

Utskottet delar denna uppfattning. I dag saknar en av Europas största sulfatfabriker, den av MoDo ägda Husumfabriken, en fast järnvägsförbindelse. Den av riksdagen beslutade upprustningen av Forsmo–Hoting-banan innebär att betydande kvantiteter massaved kommer att fraktas per järnväg. Närmare hälften av virkesfångsten i Ångermanälvens floddal skall till industrierna i Örnsköldsviksområdet, bl. a. Husum. Härvid måste omlastning ske till bil. Utskottet anser att direkttransport från upptagningsområdet via järnväg till Husum skulle innebära en rad fördelar, både miljömässiga och företagsekonomiska.

Mot den angivna bakgrunden anser utskottet att en projektering av industrispåret omedelbart bör komma till stånd och att regeringen aktivt bör medverka till att en uppgörelse kan träffas mellan SJ och MoDo om finansieringen av spårutbyggnaden.

Utskottets ställningstagande som bör ges regeringen till känna innebär att syftet med motionerna torde bli tillgodosett i denna del.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *industrispår till Husum*
att riksdagen med anledning av motionerna 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del och 1982/83:2181 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Järnvägsinvesteringar i Västerbotten (mom. 19)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 34 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "om Västerbotten." bort ersättas med text av följande lydelse:

Statsanställdas Förbunds fackavdelningar vid SJ i Västerbotten har gjort en inventering av lämpliga investeringsobjekt vid SJ i länet. Med tanke på den strategiska betydelse som järnvägen har, innebär enligt utskottets mening förslagen i "Västerbottenpaketet" dels förbättringar i länets infrastruktur, dels en ökning av sysselsättningen inom länet. Åtgärdspaketet bör därför successivt realiseras antingen genom SJ:s ordinarie investeringsprogram eller genom särskilda arbetsmarknadspolitiska insatser.

Utskottet tillstyrker yrkandet i motionerna att regeringen bör gå igenom materialet från SJ-facken i Västerbotten för att snarast få i gång lämpliga arbetsprojekt. I likhet med vad som framhålls i motion 1982/83:1434 (vpk) anser utskottet att pendeltågstrafik bör inrättas på sträckan Vännäs–Umeå–Holmsund. Denna fråga bör dock länshuvudmannen aktualisera tillsammans med SJ.

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

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *järnvägsinvesteringar i Västerbotten*
att riksdagen med bifall till motionerna 1982/83:601 (vpk) och 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

11. Västkustbanan (mom. 27)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 39 som börjar med "Enligt SJ" och slutar med "behandlade motionsyrkandena." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening föreligger ett behov av dubbelspår på hela västkustbanan. Banan spelar en strategisk roll när det gäller förbindelserna med Danmark och Norge. Det är vidare angeläget att i ökad omfattning föra över den tunga trafik som i dag belastar E 6:an till järnväg. Utskottet anser därför att en investering i dubbelspår måste påskyndas.

Göteborg har en omfattande lokaltrafik. Det är därför angeläget att snarast lösa stadens pendeltågsproblem i nära samverkan mellan SJ och kommunerna. Detta bör beaktas då investeringarna i dubbelspår planeras.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motion 1982/83:1434 (vpk) tillstyrks i denna del och syftet med övriga motionsyrkanden synes bli tillgodosett bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *västkustbanan*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:1434 (vpk) yrkande 2 i denna del samt med anledning av motionerna 1982/83:606 (c, s, m, fp), 1982/83:786 (c), 1982/83:1428 (fp) och 1982/83:1932 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

12. Inlandsbanan (mom. 28)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 40 som börjar med "Utskottet vill för" och slutar med "om inlandsbanan." bort ersättas med text av följande lydelse:

Inlandsbanan går genom ett område av vårt land som kännetecknas av stora regionalpolitiska problem. Banan vars hela längd omfattar sträckan från Kristinehamn till Gällivare är stympad i och med att ingen trafik förekommer på sträckan Lesjöfors–Mora.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1982/83:1435 (vpk) att en nedläggning av inlandsbanan skulle påskynda avfolkningen av Norrlands inland. Om man vill motsätta sig en sådan utveckling måste man slå vakt om den pulsåder som inlandsbanan är och kan bli i ännu större utsträckning. Det är också klart att en bestämd satsning på omfattande upprustningsarbeten skulle påverka arbetsmarknadsläget positivt i det berörda området.

Utskottet anser vidare att mycket talar för inlandsbanan som turistbana. För att banan skall kunna öka sin betydelse som turistled bör bl. a. åtgärder av det slag som framhålls i motion 1982/83:1435 (vpk) genomföras.

1979 års trafikpolitiska beslut utgör enligt utskottets mening i vissa delar ett hot mot inlandsbanans framtid. Det gäller bl. a. reglerna om ersättningstrafik med landsvägsbuss som innebär en kraftig subventionering av busstrafiken. Risken för nedläggningar av järnvägstrafiken ökar därmed väsentligt. I samma riktning verkar den kraftiga subventionering av busstrafik med månadskort som förekommer på många håll.

Utskottet anser att det i motion 1982/83:1435 (vpk) redovisade programmet för inlandsbanan bör antas av riksdagen. Det innebär att inlandsbanan med tvärbanor i sin helhet upprustas, att persontrafiken bibehålls och utvecklas genom förbättrad resestandard, att godstransporterna bibehålls och nya transportuppgifter bevakas, att anordningar vidtas för att radikalt förbättra tågföringen samt att informations- och reklaminsatserna förstärks.

Vad utskottet nu anfört vilket innebär att motion 1982/83:1435 (vpk) yrkande 2 i denna del tillstyrks och syftet med motionerna 1982/83:774 (vpk) och 1982/83:1586 (c) i denna del synes bli tillgodosett bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *inlandsbanan*
att riksdagen med bifall till motion 1982/83:1435 (vpk) yrkande 2 i denna del samt med anledning av motionerna 1982/83:774 (vpk) och 1982/83:1586 (c) i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

13. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster (mom. 32)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 47 som börjar med "Det sistnämnda" och slutar med "1 463 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

SJ har under en följd av år uppvisat stora förluster som fått täckas i efterhand av statsmakterna över statsbudgeten. Under budgetåret 1981/82 uppgick förlusten till 675 milj. kr. Enligt 1980 års strukturplan skall SJ uppnå lönsamhet senast budgetåret 1983/84. Av propositionen framgår att så inte kommer att ske utan att förlusterna kommer att öka om inga åtgärder vidtas. Vid sidan av förlusttäckningsbidragen har SJ uppburit ett ständigt större stöd för driften av det ersättningsberättigade nätet. För innevarande budgetår uppgår detta stöd till ca 860 milj. kr.

Utskottet konstaterar att det råder stor osäkerhet om hur SJ:s ekonomiska resultat kommer att utvecklas den närmaste tiden. Till denna osäkerhet bidrar det förhållandet att effekterna av SJ:s åtgärdsprogram som syftar till att så snart som möjligt nå balans i ekonomin genom rationaliseringar och intäktsförstärkningar ännu ej är kända. Utfallet av förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen kommer också att påverka resultatet.

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion 1982/83:1929 (m) att regeringens förslag till finansiell rekonstruktion av SJ främst består av bokföringsmässiga transaktioner. Föredragandens förslag att skriva ned statskapitalet med 1 000 milj. kr. och uppskrivningsfonden med 1 240 milj. kr. bör genomföras först sedan ett flertal viktiga frågor blivit lösta. Riksdagen måste veta utfallet av förhandlingarna mellan SJ och länshuvudmännen beträffande det trafiksvaga nätet. Ägaren och SJ måste redovisa vilka åtgärder man ämnar vidta för att anpassa SJ:s struktur till målet att uppnå lönsamhet och 1979 års trafikpolitiska beslut måste justeras vad avser SJ.

Den av regeringen föreslagna nyordningen av anslaget D 2. – Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster m. m. – innebär att ett antal nya delposter föreslås tas upp på anslaget, vilka f. n. ges SJ på annat sätt.

Regeringens förslag till utökning av konto D 2. framgår av följande:

	Milj. kr.
– drift av det befintliga ersättningsberättigade bannätet m. m.	934
– drift av ev. utvidgning av det ersättningsberättigade bannätet	240
– bibehållande av vissa olönsamma stationer	3,0
– trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar	12,6
– vissa övriga kostnader för järnvägskorsningar	33,4
– fortsatta rabattåtgärder i persontrafik på järnväg	240,0
	1 463,0

Regeringen föreslår att malmbanan samt ett antal andra banor överförs från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet. I budgetpropositionen uppskattar kommunikationsministern kostnaderna för staten, för dessa banor under budgetåret 1983/84, till 240 milj. kr. En rad faktorer såsom SJ:s aviserade prishöjningar samt utfallet av avtalsförhandlingarna mellan LKAB, SJ och de norska statsbanorna har ökat osäkerheten i regeringens bedömning. Samtidigt vilar denna på i vissa avsnitt konfidentiellt material vilket i praktiken omöjliggör en från utskottets sida inträngande genomlysning av regeringsförslaget på denna punkt. En alternativ lösning vore därför att för det kommande budgetåret, via t. ex. förlusttäckning, i efterhand ersätta SJ för de kostnader som kan bli följden av en ev. utvidgning av det ersättningsberättigade nätet enligt regeringens riktlinjer.

Kostnaderna för de av kommunikationsministern avgivna förslagen beträffande rabattåtgärder i persontrafiken beräknas för det kommande budgetåret uppgå till 240 milj. kr. Enligt den nuvarande konstruktionen av lågprissatsningen får SJ denna ersättning genom minskade inleveranser av avskrivningsmedel resp. nedsatt förräntningsplikt.

Regeringens nya beräkningsgrunder för anslaget D 2. resulterar i en ökning av anslaget från 874 till 1 463 milj. kr. Med nu rådande beräkningsgrunder skulle anslaget 1983/84 reduceras för diverse rabattåtgärder med 240 milj. kr. och kompensation för dessa rabattåtgärder ges SJ på annat sätt.

Regeringen har valt att för ev. utvidgning av det ersättningsberättigade nätet anslå 240 milj. kr. via anslaget D 2. En annan ovan relaterad lösning vore att anslå dessa medel i efterhand, när kostnaderna kan fastställas.

Med det i reservation 1 uppsatta besparingsmålet på 150 milj. kr. kan medelsbehovet för anslaget D 2. beräknas till 833 milj. kr. om tidigare använda beräkningsgrunder använts.

Av formella skäl måste medelstilldelningen för budgetåret 1983/84 ske enligt den av regeringen förordade beräkningsgrunden. Enligt utskottets mening talar starka skäl för en återgång till det i dag använda beräkningssättet för anslaget D 2., fr. o. m. budgetåret 1984/85.

Vilken beräkningsgrund som väljs för det kommande budgetåret är primärt en budgetteknisk fråga. Det av utskottet uppsatta bespraringsmålet blir i båda fallen 150 milj. kr. Utskottet anser därför att riksdagen till anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster bör anvisa 1 313 milj. kr. för budgetåret 1983/84, dvs. 150 milj. kr. mindre än vad regeringen föreslagit.

Utskottets ställningstagande innebär att motionerna 1982/83:297 (c) och 1982/83:1928 (m) avstyrks i denna del. Syftet med det sistnämnda motionsyrkandet synes dock i princip bli tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 32 bort ha följande lydelse:

32. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1982/83:297 (c) yrkande 11 och 1982/83:1928 (m) yrkande 9 till *Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster* för budgetåret 1983/84 anvisar ett anslag på 1 313 000 000 kr.,

14. Anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster (mom. 32) under förutsättning av bifall till den med 3 betecknade reservationen.

Claes Elmstedt (c), Rune Torwald (c) och Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 47 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "1 463 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Av reservation 3 i det föregående framgår att förslaget i propositionen att föra över vissa banor från affärsbanenätet till det ersättningsberättigade nätet avstyrks. I övrigt godtas föredragandens förslag till medelsanvisning under detta anslag.

Av det anförda följer att anslaget i enlighet med yrkandet i motion 1982/83:297 (c) bör tas upp med 1 223 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 32 bort ha följande lydelse:

32. att riksdagen med bifall till motion 1982/83:297 (c) yrkande 11 samt med avslag på regeringens förslag och motion 1982/83:1928 (m) yrkande 9 till *Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster* för budgetåret 1983/84 anvisar ett anslag på 1 223 000 000 kr.,

5 Särskilda yttranden

1. Riksnätets omfattning beträffande *bandelen Bjärka/Säby–Västervik* (mom. 10 I)

Birger Rosqvist (s) anför:

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat motioner som berört nämnda bandel. Enligt utskottets förslag och riksdagens beslut har motionerna – i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen m. m. – ej föranlett någon riksdagens åtgärd. Länsstyrelserna i de båda berörda länen har inlämnat framställning om bandelens intagning i riksnätet. Något beslut i ärendet med anledning av framställningen i fråga har dock ej fattats.

I såväl tidigare som nu föreliggande regeringsförslag och som också understryks i nu föreliggande betänkande från trafikutskottet (TU 1982/83:15) med anledning av bl. a. motion 1982/83:624 av Erik Wärnberg m. fl. (s, m, c, fp, vpk) bör bandelar som är betydelsefulla länkar i interregionala förbindelser mellan primärt centrum och stambanorna föras till riksnätet. Antalet resande på banorna skall vara relativt omfattande och andelen interregionala resenärer stort. Även regionalpolitiska skäl bör tala för att persontrafiken bibehålls på dessa banor.

Som utskottet nu anger kan skäl finnas att överföra ytterligare bandelar till riksnätet som resultat av den fortsatta beredningen av dessa frågor. I det sammanhanget finner jag i likhet med motionärerna i motion 1982/83:624 (s, m, c, fp, vpk) det vara helt logiskt att bandelen Bjärka/Säby–Västervik tillförs riksnätet.

2. under **Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, utökad trafik m. m.** (mom. 15–29)

Claes Elmstedt och Rune Torwald (båda c) anför:

Vi har i reservation 7 tillstyrkt samtliga motionsyrkanden om överföring till riksnätet av olika bandelar bl. a. med motiveringen att SJ synes ha tolkat det trafikpolitiska beslutet så att man inte bör göra några upprustningar på de bandelar som ej tillhör riksnätet. Detta har medfört att flera sådana banor är i så pass dåligt skick att hastighetsnedsättningar resp. lägre godsvagnsvikter fått tillgripas för att inte trafiksäkerheten skall äventyras.

I det trafikpolitiska beslutet angavs som mål beträffande banstandarden på trafiksvaga bandelar som tillhör riksnätet att persontåg skall kunna framföras med en största tillåten hastighet av minst 90 km/tim. Därigenom ansågs en med buss likvärdig standard kunna erhållas. På bandelar som skall behållas för godstrafik är kravet på 20 tons axellast och en högsta tillåten hastighet på 70 km/tim.

Våra yrkanden om överföring av bandelar till riksnätet innebär därmed samtidigt krav på att dessa banor skall upprustas till minst den standard som angivits i det trafikpolitiska beslutet. Mot denna bakgrund anser vi det

obehövligt att yrka bifall till alla de motionsledes framställda kraven på upprustning av enskilda bandelar.

3. under **Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, utökad trafik m. m.** (mom. 15–29)

Sven Henricsson (vpk) anför:

Jag har i reservation 7 tillstyrkt samtliga motionsyrkanden om överföring till riksnätet av olika bandelar.

I det trafikpolitiska beslutet angavs som mål beträffande banstandarden på de trafiksvaga bandelar som tillhör riksnätet att personförande tåg skall kunna framföras med största tillåten hastighet av minst 90 km/tim. På bandelar som skall behållas för godstrafik är kravet 20 tons axellast och en högsta tillåten hastighet på 70 km/tim.

I mitt yrkande om överföring till riksnätet av olika bandelar ligger därmed samtidigt ett krav på att dessa banor skall upprustas till minst den ovan angivna standarden. Särskilda yrkanden om upprustning av dessa bandelar är därför obehövliga.

Beträffande inlandsbanan och västkustbanan föreligger ett behov av omedelbara insatser. Jag har därför i reservationerna 11 och 12 yrkat att särskilda upprustningsinsatser görs på dessa banor.

Innehållsförteckning

Hemställan i propositionen ... 1
Motionerna ... 2
1 Propositionens huvudsakliga innehåll ... 12
1.1 Riktlinjer för SJ:s verksamhet ... 12
1.1.1 Finansiell rekonstruktion av statens järnvägar ... 12
1.1.2 Nuvarande kostnadsavlastning för SJ:s lågpriser m. m. ... 16
1.1.3 Prövnings- och ersättningsregler för lokal och regional persontrafik ... 17
1.1.4 Riksnätets omfattning ... 18

2 Utskottet ... 19
2.1 Riktlinjer för SJ:s verksamhet ... 19
2.1.1 Finansiell rekonstruktion av statens järnvägar ... 19
2.1.2 Nuvarande kostnadsavlastning för SJ:s lågpriser m. m. ... 23
2.1.3 Prövnings- och ersättningsregler för lokal och regional persontrafik ... 23
2.1.4 Riksnätets omfattning ... 28
2.1.5 Övriga frågor beträffande riktlinjer för SJ:s verksamhet ... 29
2.2 Anslaget Statens järnvägar ... 30
2.2.1 Medelsbehov för budgetåret 1983/84 ... 30
2.2.2 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar, servicefrågor m. m. ... 32
Storstockholmsområdet m. m. ... 35
Södermanlands län ... 36
Skåne ... 37
Gävleborgs län ... 38
Västkustbanan ... 38
Inlandsbanan ... 39
Övriga yrkanden om tågstopp och utökad trafik 40
Servicefrågor ... 41
Övriga frågor ... 43
2.3 Övriga anslagsfrågor ... 46
2.3.1 Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster 46
2.3.2 Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar ... 48
2.4 Öresundsförbindelserna ... 48

3 Hemställan ... 49
4 Reservationer ... 56
5 Särskilda yttranden ... 73

minab/gotab Stockholm 1983 73756