# Trafikutskottets betänkande

# 1981/82: 8

**om tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 (prop. 1981/82: 25)**

SJÄTTE HUVUDTITELN

## D. Järnvägar

1. **Aktieägartillskott i Nora Bergslags Järnvägs AB.** Regeringen har i proposition 1981/82: 25 bilaga 4 (kommunikationsdepartementet) under punkt 1 (s. 29–30) föreslagit riksdagen att till Aktieägartillskott i Nora Bergslags Järnvägs AB på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 anvisa ett anslag av 2 000 000 kr.

### Motionen

I motion 1981/82: 118 av Ingemar Konradsson (s) och Erik Larsson (c) yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att frågan om överlåtelse och disposition av vissa museianläggningar i Nora löses i samband med propositionens förslag om aktieägartillskott i NBJ.

### Utskottet

I propositionen erinras om att aktierna i Nora Bergslags Järnvägs AB (NBJ) övertogs av staten den 1 januari 1979 (prop. 1978/79: 23, TU 1978/79: 5, rskr 1978/79: 60). I den s. k. NBJ-utredningens betänkande (Ds K 1978: 10) Statsövertagande av Nora Bergslags Järnväg som låg till grund för regeringens ställningstagande förutsattes att verksamheten skulle rationaliseras och efter hand helt integreras med SJ. I betänkandet angavs en period på ca fem år som en rimlig övergångstid med hänsyn bl. a. till behovet av avveckling och försäljning av övertalig materiel och anläggningar samt minskning av personalen. En total integrering skulle därmed kunna ske vid årsskiftet 1983-1984.

NBJ har sedan år 1979 avyttrat anläggningstillgångar och minskat personalstyrkan i enlighet med planerna. För år 1981 räknar emellertid bolaget preliminärt med ett underskott på 2 684 000 kr. Bolaget räknar inte med att kunna genomföra fler försäljningar av någon större omfattning. För år 1982 har budgeterats ett underskott på 2,7 milj. kr. För att likvidation skall kunna undvikas behöver SJ lämna ett aktieägartillskott på 2 milj. kr. under budgetåret 1981/82.

SJ har utrett konsekvenserna av en likvidation och införlivning av NBJ i

SJ redan under år 1981. Ett sådant förfarande skulle leda till betydande merkostnader för SJ och försämra SJ:s resultat med ca 3,1 milj. kr. Härtill kommer en nödvändig tidigarelagd pensionskostnad som skulle öka statsutgifterna med ca 1 milj. kr. SJ anser mot denna bakgrund att NBJ bör drivas i bolagsform åtminstone till utgången av år 1983.

Utskottet har i likhet med föredragande departementschefen intet att erinra mot att så sker och tillstyrker därför också den i propositionen begärda anslagsanvisningen.

I motion 1981/82: 118 (s, c) hemställs att frågan om överlåtelse och disposition av vissa planerade museianläggningar i Nora löses i samband med behandlingen av förevarande frågor om aktieägartillskott i NBJ.

Enligt motionen har Stiftelsen Örebro läns tekniska museum i början av år 1979 hos kommunikationsdepartementet hemställt om förhandsbesked om departementets inställning till tillkomsten av ett *järnvägsmuseum i Nora* med tillhörande museibana Nora–Järle–Ervalla samt till frågan om överlåtelse eller dispositionsrätt av mark och anläggningar för en stiftelse med uppgift att driva dessa i museiform. Departementet har dock meddelat stiftelsen att begärt förhandsbesked inte kan lämnas med hänsyn till att anläggningarna i fråga vore bolagsägda och mot bakgrund av pågående beredning av betänkandet Museijärnvägar (SOU 1979: 18). Vidare har meddelats att regeringen (utbildningsdepartementet) senare komme att behandla framställningen i anslutning till beredningen av nämnda betänkande.

Utskottet vill till en början erinra om att förslagen i betänkandet i fråga redovisades i 1980 års budgetproposition (bilaga 12). Föredragande statsrådet uttalade därvid att museijärnvägarna levandegör en viktig del av vårt kulturarv. De åskådliggör inte bara teknikhistorien och den transporttekniska utvecklingen utan ger också en bild av hur människor levde vid tiden för järnvägens tillkomst. De resurser som behövs för museiverksamheten på detta område bör enligt statsrådet liksom hittills huvudsakligen komma från de aktiva föreningsmedlemmarna, biljettintäkter, överskott av varuförsäljning m. m. samt från kommuner och landstingskommuner. Det förutsattes emellertid också att staten skulle kunna stödja museijärnvägarna genom ett särskilt projektbidrag till större investeringar. Statsrådet framhöll också att det vore hans avsikt att under våren 1980 föreslå regeringen att till detta ändamål anvisa 250 000 kr. av medel som stode till regeringens disposition. Han berörde i samband därmed vissa förutsättningar som borde föreligga för att projektbidrag skall beviljas.

Riksdagen godkände vad föredraganden härom anfört (prop. 1979/80: 100 bilaga 12, KrU 1979/80: 26, rskr 1979/80: 249).

Trafikutskottet ställer sig för sin del positivt till den museiverksamhet varom här är fråga men anser den alltjämt böra bedrivas enligt de av

riksdagen godkända riktlinjerna. Under hänvisning härtill ävensom till innebörden av den i det föregående lämnade redogörelsen för NBJ:s ekonomiska situation m. m. har utskottet inte funnit sig berett att biträda motionärernas förslag beträffande lösningen av frågan om överlåtelse och disposition av berörda järnvägsanläggningar. Motionen avstyrks därför.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Aktieägartillskott i Nora Bergslags Järnvägs AB* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 anvisar ett anslag av 2 000 000 kr.,
2. beträffande *järnvägsmuseum i Nora*
   att riksdagen avslår motion 1981/82: 118 (s, c).

2. **Underskottstäckning vid statens järnvägar.** Regeringen har under punkt 2 (s. 30–32) föreslagit riksdagen att till Underskottstäckning vid statens järnvägar på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 anvisa ett anslag av 437 400 000 kr.

**Motionen**

I motion 1981/82: 124 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen beträffande Underskottstäckning vid statens järnvägar uttalar att SJ skall inrikta sin verksamhet på att minska sitt underskott på sätt som anges i motionen,
2. att riksdagen begär att regeringen i budgetpropositionen lämnar en redogörelse för de åtgärder som regeringen har vidtagit för att SJ skall kunna klara det av statsmakterna uppsatta resultatkravet.

**Utskottet**

Riktlinjerna för statens järnvägars verksamhet har lagts fast i 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79: 99, TU 1978/79: 18, rskr 1978/79: 419) och i 1980 års strukturplan för statens järnvägar (prop. 1980/81: 20, TU 1980/81: 6, rskr 1980/81: 101).

Det trafikpolitiska beslutet innebär för SJ:s del bl. a. en avlastning av vissa fasta kostnader vilket möjliggjort att SJ:s prissättning bättre kunnat anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Övriga kostnader skall enligt det trafikpolitiska beslutet täckas med intäkter från marknaden eller från det allmänna för köp av vissa tjänster. Genom beslutet har därmed fastställts att SJ även fortsättningsvis skall drivas som ett affärsverk, vilket innebär att SJ inom de av samhället uppdragna ramarna och med de av riksdagen beslutade ersättningarna för avgränsade tjänster skall drivas efter företagsekonomiska principer på samma sätt som andra statliga och privata trafikföretag.

Det ekonomiska målet för SJ innebär att intäkterna från verksamheten inkl. driftersättningen för trafiken på det ersättningsberättigade nätet varje år skall täcka verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar på tillgångarnas återanskaffningsvärde och därutöver ge en förräntning som motsvarar räntan på det disponerade statskapitalet.

Under perioden 1972/73–1975/76 hade SJ en relativt stabil ekonomi, vilket innebar kostnadstäckning och att genomsnittligt ca 3/4 av förräntningskravet kunde uppfyllas. Därefter har emellertid resultatet försämrats kraftigt, och under de senaste budgetåren har SJ redovisat betydande underskott vilket närmare framgår av en i propositionen intagen tabell.

För att balansera underskotten har regeringen under senare år medgett SJ att sätta ned sina avskrivningar. Med stöd av riksdagens beslut har också SJ:s förräntningspliktiga statskapital skrivits ned med motsvarande belopp. Enligt föredragandens mening bör emellertid eftersträvas en mer öppen och klar redovisning av SJ:s underskott än vad som hittills skett genom att statskapitalet skrivits ned.

Av SJ:s bokslut för budgetåret 1980/81 framgår att underskottet under budgetåret uppgick till 437,4 milj. kr. Tillsammans med förräntningskravet motsvarar detta en total resultatbrist på 614 milj. kr. För att täcka förutnämnda underskott bör enligt föredraganden medel anvisas över ett särskilt anslag, benämnt Underskottstäckning vid statens järnvägar.

Med anledning av föredragandens förslag framhålls i motion 1981/82: 124 (s) att i det fortsatta rationaliseringsarbetet ökad tyngd bör ges åt införandet av ny och bättre teknik samt organisatoriska och administrativa förändringar. Investeringsfrågorna måste enligt motionen drivas effektivare och utbildningsverksamheten ges en långsiktig inriktning. Bl. a. måste SJ få tillräckliga investeringsmedel för att bygga ut sin kapacitet och förbättra sin service. Investeringarna bör vidare enligt motionen ges en sådan inriktning, att de utgör en stimulans för industrin och att de på sikt leder till lägre transportkostnader för näringslivet.

En förutsättning för att SJ skall kunna förbättra resultatet inom godstrafiken anges vara att investeringsmedel ställs till förfogande, bl. a. för nya godsvagnar och för att bygga upp funktionella terminalsystem. SJ-koncernens resurser måste i ökad utsträckning tas i anspråk för utveckling av en bättre transportteknik med inriktning på kombinerade transporter.

Riksdagen bör enligt motionen uttala att SJ för budgetåret 1981/82 kan påräkna ett anslag för underskottstäckning (exkl. förräntningskravet) på högst 200 milj. kr.

Slutligen begärs i motionen att riksdagen dels uttalar att SJ skall inrikta sin verksamhet på att minska sitt underskott på sätt som anges i motionen, dels begär att regeringen i budgetpropositionen lämnar en redogörelse för de åtgärder som regeringen har vidtagit för att SJ skall kunna klara det av statsmakterna uppsatta resultatkravet.

Vad föredraganden anfört beträffande en mer öppen redovisning m. m. av SJ:s underskott har inte gett utskottet anledning till erinran. Under hänvisning härtill och på de i propositionen i övrigt anförda grunderna tillstyrker utskottet vidare den föreslagna medelsanvisningen om 437,4 milj. kr. för täckning av underskottet för budgetåret 1980/81.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om vikten av att SJ uppfyller det uppsatta resultatkravet samt av statsmakterna ges förutsättningar härför. Det angelägna häri understryks ytterligare av den bedömning av resultatutveckling för åren 1980/81–1983/84 som enligt följande sammanställning gjorts av SJ

**Resultatutveckling 1980/81–1983/84, milj. kr.**

| | 1980/81 | 1981/82 | 1982/83 | 1983/84 |
|---|---|---|---|---|
| Intäkter | 6228 | 6917 | 7558 | 8242 |
| Kostnader | 6665 | 7140 | 7620 | 8101 |
| *Resultat* | *–437* | *–223* | *– 62* | *141* |
| VO-80 åtgärder | | + 15 | + 80 | +150 |
| *Resultat* | *–437* | *–208* | *18* | *291* |
| Förräntningskrav | 177 | 235 | 260 | 297 |
| **Resultat efter förräntning** | **–614** | **–443** | **–242** | **– 6** |

Av sammanställningen framgår bl. a. att *underskottet* (exkl. förräntningskravet) *för budgetåret 1981/82* nu beräknas till ca 208 milj. kr. Att som i motionen föreslagits nu göra ett uttalande från riksdagens sida att SJ till *täckande* härav kan påräkna ett anslag om högst 200 milj. kr. finner utskottet emellertid mindre lämpligt och avstyrker därför förslaget härom.

I motion 1981/82: 124 (s) har som förut nämnts föreslagits en rad *åtgärder beträffande rationaliserings- och effektiviseringsarbetet* samt investeringsinriktning m. m. Dessa torde emellertid i allt väsentligt innefattas i det tidigare nämnda trafikpolitiska beslutet år 1979 och 1980 års beslut om strukturplan för statens järnvägar. Utskottet finner därför inte anledning föreligga att nu ta upp dessa frågor till förnyad behandling men förutsätter givetvis att utvecklingen på området med största uppmärksamhet följs av regeringen samt att härav föranledda åtgärder vidtas utan dröjsmål. Utskottet utgår också från att regeringen närmast i kommande budgetproposition lämnar den ytterligare redovisning i ämnet som befinns lämplig eller möjlig.

Genom vad utskottet i här berörda frågor anfört synes motionärernas synpunkter i väsentliga delar tillgodosedda. Under hänvisning härtill finner utskottet yrkandet i fråga inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen till *Underskottstäckning vid statens järnvägar* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 anvisar ett anslag av 437 400 000 kr.,

2. beträffande *uttalande om underskottstäckning för budgetåret 1981/82*
   att riksdagen avslår motion 1981/82: 124 (s) yrkande 1,
3. beträffande *redogörelse för åtgärder för rationalisering och effektivisering vid SJ m. m.*
   att riksdagen lämnar motion 1981/82: 124 (s) yrkande 2 utan åtgärd.

## E. Sjöfart

3. **Bidrag till vissa resor av sjöfolk.** Utskottet tillstyrker regeringens förslag under punkt 3 (s. 32–33) och hemställer
   att riksdagen medger att regeringen får disponera anslaget Bidrag till vissa resor av sjöfolk på det sätt som i propositionen förordats.

4. **Investeringsbidrag till utbyggnad av Visby hamn.** Regeringen har under punkt 4 (s. 33–34) föreslagit riksdagen att till Investeringsbidrag till utbyggnad av Visby hamn på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 anvisa ett reservationsanslag av 16 500 000 kr.

### Utskottet

Riksdagen beslutade i maj 1980 med anledning av proposition 1979/80: 125 (TU 1979/80: 23, rskr 1979/80: 342) om riktlinjer för statligt stöd till utbyggnaden av Visby hamn. I samband härmed anvisades 102 milj. kr. i statsbidrag för utbyggnaden. Riksdagsbeslutet grundades på ett mellan staten och Gotlands kommun upprättat avtal. I avtalet regleras hur kostnaderna för de olika delprojekten i hamnutbyggnaden skall fördelas mellan staten och Gotlands kommun.

Med stöd av regeringens bemyndigande den 31 januari 1980 tillkallades enligt den nu förevarande propositionen en sakkunnig med uppgift att för statens räkning utöva teknisk och ekonomisk kontroll av upphandlingen och av byggnadsarbetenas utförande i Visby hamn.

Den sakkunnige har i skrivelse till regeringen den 25 september 1981 anmält att det efter hand som utbyggnadsarbetena fortskridit har visat sig att byggnadskostnaderna kommer att bli högre än de beräknade. Detta anges vara beroende av vissa i propositionen närmare angivna faktorer som inte var kända när kostnaderna kalkylerades.

Med utgångspunkt i de fördelningsprinciper som är fastlagda i avtalet mellan staten och Visby kommun beräknar nu den sakkunnige att statens andel av totalkostnaderna kommer att uppgå till 118,5 milj. kr.

Föredraganden förordar med anledning härav en ytterligare medelsanvisning om 16,5 milj. kr. för ändamålet.

Utskottet tillstyrker förslaget men finner den konstaterade kostnadsökningen oroande. Utskottet vill därför understryka vikten av att man från statens sida i egenskap av avtalspart med största uppmärksamhet följer det fortsatta planerings- och utbyggnadsarbetet liksom kostnadsutvecklingen. Eventuella krav på ytterligare åtaganden eller prestationer från statens sida bör vidare noggrant prövas efter föreskrifterna i avtalet eller eljest tillämpliga regler.

Utskottet som förutsätter att så sker hemställer i enlighet med det anförda

att riksdagen till *Investeringsbidrag till utbyggnad av Visby hamn* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag av 16 500 000 kr.

## I. Institut m. m.

5. **Transportstöd för Gotland.** Regeringen har under punkt 5 (s. 34–35) föreslagit riksdagen att godkänna den i propositionen förordade ändringen i fråga om taxesättningen i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet.

### Motionen

I motion 1981/82: 124 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen beträffande Transportstöd för Gotland hos regeringen begär en samlad översyn av statens ansvar för Gotlandstrafiken.

### Utskottet

Transportstöd har enligt beslut av riksdagen utgått till Rederi AB Gotland sedan den 1 februari 1972 (prop. 1971: 154, TU 1971: 28, rskr 1971: 350). Stödet inriktades från början på de *från* Gotland utgående godstransporterna i färjetrafiken och på avgifterna för överföring av personbilar.

Efter utvärdering av stödet beslöt riksdagen (prop. 1974: 140, TU 1974: 27, rskr 1974: 347) att utvidga godstransportstödet fr. o. m. den 1 februari 1975 till att även avse transporter *till* Gotland. Samtidigt infördes ett stöd till persontrafiken med Rederi AB Gotlands färjor.

Det statliga gods- och persontransportstödet till Rederi AB Gotland har formen av underskottstäckning. Resultatutvecklingen för trafiken har enligt propositionen under senare år varit sådan att anspråken på statsbidrag blivit allt högre. År 1979 uppgick stödet till 32,5 milj. kr. och år 1980 till 61,7 milj. kr. I bolagets budget för år 1981 har stödbehovet beräknats till drygt 75 milj. kr.

I anslagsframställningen för budgetåret 1982/83 framhåller transportrådet att om utvecklingen i fråga om statsbidraget skall kunna brytas krävs väsentliga effektiviseringsinsatser. Bl. a. anser transportrådet att olika åtgärder behöver sättas in beträffande trafikuppläggningen och taxesättningen. Som ett led i ett sådant åtgärdsprogram föreslås att en enhetlig taxa tillämpas för den norra och de södra linjerna.

En omläggning av taxan på sådant sätt innebär enligt propositionen bl. a. att normalpriset för färdbiljett ökar från 58 kr. till 72 kr. och att lågpriset ökar från 34 kr. till 44 kr. på de södra linjerna. Längdmeteravgiften för transportstödsberättigade transporter ökar från 19 kr. till 23:50 kr. För icke transportstödsberättigade transporter blir ökningen från 76 kr. till 94 kr. per längdmeter.

Föredraganden förklarar sig dela transportrådets uppfattning att olika åtgärder bör vidtas för att minska anspråken på statsbidrag till trafiken. Förslaget om att tillämpa en enhetlig taxa på den norra och de södra linjerna anses kunna genomföras utan att den grundläggande principen för taxesättningen åsidosätts. Denna princip, som bygger på tanken om färjetrafiken som en fast landförbindelse, kan vidare enligt propositionen rimligen inte anses omfatta mer än en tänkt fast förbindelse. Det anses då naturligt att taxesättningen i den trafikstarkaste relationen, dvs. Visby–Nynäshamn, får bli normerande även för de södra linjerna.

Det kan med denna åtgärd enligt propositionen beräknas att Rederi AB Gotlands trafikintäkter kommer att öka med ca 4,7 milj. kr. per år och att anspråken på statsbidrag minskar i motsvarande grad. Utskottet anser det för sin del vara angeläget att så sker och finner inte heller i övrigt anledning till erinran mot vad föredraganden i sammanhanget anfört. Den enhetliga taxesättningen beräknas kunna tillämpas fr. o. m. den 1 januari 1982.

I motion 1981/82: 124 (s) tas mot bakgrund av bl. a. resultatutvecklingen och frågan om trafiktillstånd för Gotlandstrafiken upp frågan om i vilka former staten skall ta *ansvar för Gotlandstrafiken*. Motionärerna erinrar om att den socialdemokratiska regeringen på sin tid tillsatte en särskild utredning för att överväga huvudmannaskaps- och ägarförhållandena i vad avser färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet. Bakgrunden till detta var bl. a. den kraftiga ökningen av statsbidragen som skedde år 1974 och som innebär att en mycket betydande del av företagets totala inkomster kommer från staten. Utredningen återkallades dock av den första borgerliga regeringen.

Ett särskilt skäl till varför frågan åter aktualiseras anges vara att bolagsstyrelsen på nytt har beslutat en höjd utdelning på Gotlandsbolagets aktier – denna gång från 13 till 16 kr. Enligt motionärernas uppfattning kan det knappast vara rimligt att ett företag som i så stor utsträckning är beroende av statliga bidrag driver en utdelningspolitik av detta slag. I motionen krävs bl. a. därför en samlad översyn av statens ansvar för Gotlandstrafiken varvid särskilt bör belysas huvudmannaskaps- och ägarförhållandena för Gotlandsbolaget.

Utskottet konstaterar till en början att den förut nämnda ökningen av aktieutdelningen rör sig om ca 125 000 kr. Mera väsentligt finner utskottet att stödet i dess helhet – med de utvidgningar som under åren skett – höjts från 32,5 milj. kr. år 1979 till 61,7 milj. kr. år 1980. Utskottet finner det mot bakgrund härav önskvärt att ytterligare överväganden inom regeringskansliet sker i syfte att i möjligaste mån begränsa de statliga utgifterna för ändamålet. Särskilt angeläget synes därvid vara att närmare granska dels reglerna för den automatik som genom stödsystemets utformning torde föreligga beträffande underskottstäckningen, dels kostnadsutvecklingen i övrigt. Utskottet som förutsätter att så sker finner med anledning härav någon särskild framställning i ämnet av det slag motionärerna förordat inte erforderlig och avstyrker därför motionsyrkandet i fråga.

Utskottet hemställer

1. att riksdagen godkänner den i propositionen förordade ändringen i fråga om taxesättningen i färjetrafiken mellan Gotland och fastlandet,
2. beträffande *formerna för statens ansvar för Gotlandstrafiken* att riksdagen avslår motion 1981/82: 124 (s) yrkande 3.

Stockholm den 1 december 1981

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

*Närvarande:* Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Essen Lindahl (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Rune Johansson (s), Ivar Franzén (c), Erik Börjesson (fp) och Sten-Ove Sundström (s).

## Reservationer

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Ove Karlsson, Rune Johansson och Sten-Ove Sundström (alla s) har till betänkandet fogat tre reservationer

1. vid **punkt 2 Underskottstäckning vid statens järnvägar** beträffande *uttalande om underskottstäckning för budgetåret 1981/82* (mom. 2)

Reservanterna anser

*dels* att det stycke av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "Av sammanställningen" och slutar med "förslaget härom." bort ha följande lydelse:

Av sammanställningen framgår bl. a. att underskottet (exkl. förräntningskravet) för budgetåret 1981/82 nu beräknas till ca 208 milj. kr.

Såsom i motion 1981/82: 124 (s) framhållits bör riksdagen på de i motionen anförda skälen ställa hårdare krav på SJ att minska det totala underskottet. Riksdagen bör därför redan nu uttala att SJ för budgetåret 1981/82 kan påräkna ett anslag för underskottstäckning (exkl. förräntningskravet) om högst 200 milj. kr. Detta bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *uttalande om underskottstäckning för budgetåret 1981/82*

att riksdagen med bifall till motion 1981/82: 124 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

2. vid **punkt 2 Underskottstäckning vid statens järnvägar** beträffande *åtgärder för rationalisering och effektivisering vid SJ m. m.* (mom. 3)

Reservanterna anser

*dels* att den del av utskottets yttrande på s. 5 som börjar med "I motion" och slutar med "riksdagens sida." bort ha följande lydelse:

I likhet med motionärerna finner utskottet det vidare angeläget att statsmakterna skärper sina krav på SJ när det gäller att uppfylla det uppsatta resultatkravet. Samtidigt måste statsmakterna å sin sida ge SJ förutsättningar att klara detta mål. Regeringen bör också i budgetpropositionen lämna riksdagen en *redogörelse för* vilka *åtgärder* regeringen har vidtagit i detta syfte.

I det fortsatta rationaliseringsarbetet bör ökad tyngd ges åt införandet av ny och bättre teknik och organisatoriska och administrativa förändringar. SJ:s organisation bör ges en sådan utformning att man når en ökad effektivitet, smidigare och mindre byråkratiskt arbetssätt och en delegering av ansvaret.

Investeringsfrågorna måste drivas effektivare och utbildningsverksamheten ges en långsiktig inriktning. Bl. a. måste SJ få tillräckliga investeringsmedel för att bygga ut sin kapacitet och förbättra sin service. Investeringarna bör vidare ges en sådan inriktning, att de utgör en stimulans för industrin och att de på sikt leder till lägre transportkostnader för näringslivet.

Godstrafiken svarar f. n. för ca 60% av SJ:s totala trafikintäkter. En förutsättning för att SJ skall kunna förbättra resultatet inom godstrafiken är att investeringsmedel ställs till förfogande, bl. a. för nya godsvagnar och för att bygga upp funktionella terminalsystem. SJ-koncernens resurser måste i ökad utsträckning tas i anspråk för utveckling av en bättre transportteknik med inriktning på kombinerade transporter.

Men det är också viktigt att SJ:s prispolitik på godstrafikområdet leder till ett förbättrat resultat. SJ bör därför ges förutsättningar att genomföra marknadsmässigt motiverade taxehöjningar. Fraktavtal måste tecknas på företagsekonomiska grunder så att någon osund konkurrenssituation gentemot andra transportsystem inte uppstår.

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

*dels* att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *redogörelse för åtgärder för rationalisering och effektivisering vid SJ m. m.*
   att riksdagen med bifall till motion 1981/82: 124 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

**3.** vid **punkt 5 Transportstöd för Gotland** beträffande *formen för statens ansvar för Gotlandstrafiken* (mom. 2)

Reservanterna anser

*dels* att det stycke av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet konstaterar" och slutar med "i fråga." bort ha följande lydelse:

Olika åtgärder bör såsom motionärerna framhållit vidtas för att minska anspråken på statsbidrag till trafiken. Den nu förordade taxeomläggningen kan ses som ett led i ett sådant åtgärdsprogram även om det innebär en diskriminering av den södra linjen genom den taxehöjning som där sker.

Vidare må erinras om att regeringen år 1981 gav tillfälligt trafiktillstånd för ett annat företag till sommartrafik mellan Öland och Gotland. Det innebar visst bortfall för Gotlandsbolagets trafik på andra linjer och synes ha bidragit till den försämrade resultatutvecklingen för Gotlandsbolagets färjetrafik som i sin tur ledde till anspråk på högre statsbidrag.

Mot bakgrund av bl. a. resultatutvecklingen och frågan om trafiktillstånd för Gotlandstrafiken finner utskottet starka skäl föreligga att ånyo ta upp frågan om i vilka former staten skall ta ansvar för Gotlandstrafiken. Ett sådant skäl är också den nämnda höjningen av aktieutdelningen, som måste bedömas som mindre lämplig med hänsyn till de företagsekonomiska realiteterna i företaget, landets ekonomiska situation och det allmänna pris- och löneläget. En samlad översyn av statens ansvar för Gotlandstrafiken bör därför komma till stånd varvid särskilt bör belysas huvudmannaskaps- och ägarförhållandena för Gotlandsbolaget. Vad utskottet härom anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

*dels* att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *formerna för statens ansvar för Gotlandstrafiken*
   att riksdagen med bifall till motion 1981/82: 124 (s) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1981