Trafikutskottets betänkande 1984/85:22

om riktlinjer för järnvägspolitiken (prop. 1984/85:114)

Sammanfattning

I föreliggande betänkande behandlar utskottet de i budgetpropositionens bilaga 8 under avsnittet D. Järnvägar (punkterna D 1.–D 2.) aviserade och i proposition 1984/85:114 framlagda förslagen om riktlinjer för järnvägspolitiken jämte anslagsberäkningar. I anslutning härtill behandlas vidare de motioner i järnvägsfrågor m. m. som lagts fram *dels* under den allmänna motionstiden 1985, *dels* med anledning av proposition 1984/85:114.

De av regeringen framlagda och av utskottet tillstyrkta förslagen innebär sammanfattningsvis följande.

- De grundläggande målen för järnvägspolitiken enligt 1979 års trafikpolitiska beslut ligger fast. Förslagen i propositionen innebär dock att dessa mål utvecklas, konkretiseras och förtydligas. Så likvärdiga konkurrensförutsättningar som möjligt bör skapas mellan olika trafikgrenar för att åstadkomma samhällsekonomiskt effektiva transportlösningar, vilket är ett av huvudmålen med trafikpolitiken.
- Staten tar ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader. Därmed ställs rimliga ekonomiska krav på SJ samtidigt som en stimulans ges till ökad effektivitet i järnvägstrafiken. Inom SJ redovisas "infrastruktur" och "trafikföretag" var för sig på ett mer fullständigt sätt än i dag. Person- och godstrafikavdelningarna belastas med interna avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen.
- Ett nytt anslag, *Investeringar i järnvägens infrastruktur,* tas upp på statsbudgeten. För budgetåret 1985/86 tillstyrks att 950 milj. kr. anvisas på detta anslag. Ingående statskapital i infrastrukturen, preliminärt 1 270 milj. kr., avskrivs. Av sådana investeringar som hör till affärsbanenätet förs 80 % till statskapitalet med krav på full förräntning. Räntan på sådana investeringar skall emellertid inte belasta SJ:s resultat under byggnadstiden. Avskrivningar görs i fortsättningen på historiska värden i stället för på återanskaffningsvärden. Samtliga investeringar i det ersättningsberättigade bannätet direktavskrivs såsom i dag.
- Ett nytt anslag, *Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar,* tas upp på statsbudgeten för finansiering av investeringar i sådana anläggningar som inte hör till infrastrukturen. För budgetåret 1985/86 tillstyrks att anslaget tas upp med 450 milj. kr. med krav på full förräntning. Avskrivningar görs på historiska värden. Räntan belastar inte SJ:s resultat under byggnadstiden.

- *Investeringar i rullande materiel m. m.* finansieras genom att SJ lånar erforderliga medel i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor. Medelsbehovet för 1985/86 beräknas till ca 600 milj. kr.
- Samordningen mellan SJ och andra transportföretag såväl inom som utom den egna koncernen bör ökas för att järnvägens fördelar skall kunna tillvaratas och för att en tillfredsställande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad skall kunna åstadkommas. Statsmakterna lägger fast en *långsiktig strategi för det fortsatta samarbetet inom SJ-koncernen*, såväl mellan SJ och dotterbolagen som mellan de olika dotterbolagen. Ett särskilt *förvaltningsbolag* bildas "mellan" SJ och dotterbolagen med uppgift att vara ett instrument för verket och SJ:s styrelse vid samordningen av verksamheten inom koncernen.
- En målinriktad satsning på *kombitrafiken* bör utgöra ett viktigt inslag i trafikpolitiken. Målet är att denna trafik år 1990 skall ha en omfattning på 3 miljoner ton per år. Ett särskilt kombibolag bildas. SJ och Svelast avser att träffa överenskommelse om en ny organisation för *styckegodstrafiken*. Målet bör vara att verksamheten senast fr. o. m. utgången av år 1987 åtminstone skall täcka samtliga sina kostnader.
- *Resultatansvaret* inom SJ byggs ut på samtliga nivåer. SJ får fortsättningsvis helt besluta om sin egen organisation. Frågor om förändringar av SJ:s indelning i regioner som med nuvarande regler skall underställas riksdagens prövning får följaktligen avgöras av SJ.
- Samordningen mellan det lokala/regionala bussresandet och SJ:s tågtrafik måste förbättras. Särskilda samrådsgrupper mellan SJ och länstrafikhuvudmännen kommer att bildas i varje län.
- Bandelarna Borås–Varberg, Gårdsjö–Håkantorp, Bjärka Säby–Västervik, Torsby–Kil, Malung–Repbäcken och Storuman–Hällnäs förs till *riksnätet* den 1 juli 1985. Prövningen av persontrafiken på de delar av inlandsbanan som inte ingår i riksnätet, nämligen Gällivare–Arvidsjaur–Storuman och Brunflo–Sveg–Mora, samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn sker tidigast om 4–5 år.
- Det järnvägsorienterade forsknings- och utvecklingsarbetet bör få en större andel av de totala forsknings- och utvecklingsresurserna inom transportsektorn. Statens väg- och trafikinstitut (VTI) ges möjlighet att bedriva FoU-verksamhet på järnvägsområdet. För budgetåret 1985/86 anvisas 1 milj. kr. för detta ändamål.
- För budgetåret 1985/86 tas anslaget *Ersättning till SJ för köp av vissa tjänster* upp med 1 467,1 milj. kr. Från anslaget utbetalas i första hand ersättning till SJ för driften av det ersättningsberättigade bannätet och ersättning för särskilda pensionärs- och studeranderabatter.

Beträffande samtliga de yrkanden som framställts i de 80 motioner som i anslutning härtill behandlas föreslår utskottet att desamma avslås eller lämnas utan åtgärd.

Med anledning av utskottets ställningstaganden har 47 reservationer och 3 särskilda yttranden avgivits (se s. 94 ff).

SJÄTTE HUVUDTITELN

I proposition 1984/85:100 under Järnvägar beräknade anslag

I proposition 1984/85:100 bilaga 8 (kommunikationsdepartementet) har regeringen föreslagit riksdagen att, i avvaktan på särskild proposition i ämnet, för budgetåret 1985/86 anvisa

1. till Statens järnvägar ett reservationsanslag på 1 898 800 000 kr.,
2. till Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster ett anslag på 1 511 400 000 kr.

Proposition 1984/85:114

Propositionens hemställan

I proposition 1984/85:114 har regeringen (kommunikationsdepartementet) föreslagit riksdagen att

1. godkänna de i propositionen förordade riktlinjerna för järnvägspolitiken,
2. godkänna vad i propositionen anförts beträffande nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad i övrigt föreslagits beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar,
3. godkänna vad i propositionen anförts beträffande möjligheterna att finansiera byggande och upprustning av industrispår,
4. godkänna att förordningen (1979:434) om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer upphävs,
5. godkänna vad i propositionen anförts beträffande utökning av riksnätet,
6. godkänna vad i propositionen förordats beträffande prövning av persontrafiken på inlandsbanan samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn,
7. godkänna vad i propositionen anförts beträffande ändring i föreskrifterna om särskild plan för handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer (SFS 1974:1107),
8. utöver vad som anförts i proposition 1984/85:100 bilaga 8 till Bidrag till statens väg- och trafikinstitut för budgetåret 1985/86 anvisa 1 000 000 kr. för forsknings- och utvecklingsverksamhet på järnvägsområdet,
9. godkänna vad i propositionen förordats beträffande statens järnvägars rätt att besluta om sin egen organisation,
10. godkänna den i propositionen förordade koncernstrategin för SJ-koncernen,
11. bemyndiga regeringen att bilda ett förvaltningsbolag för förvaltning av aktier i dotterbolag till statens järnvägar och för samordning av verksamheten inom koncernen,

12. godkänna vad i propositionen förordats beträffande statens järnvägars rätt att teckna aktier i förvaltningsbolaget, att ställa erforderlig borgen och att göra erforderliga aktieägartillskott,

13. bemyndiga regeringen att vidta de åtgärder i övrigt som behövs för att bilda förvaltningsbolaget,

14. godkänna vad i propositionen förordats beträffande rätten att förvärva och avyttra aktier i bolag innan förvaltningsbolaget har bildats,

15. godkänna vad i propositionen förordats beträffande rätten att förvärva, förvalta och avyttra aktier samt beträffande borgensåtaganden i bolag vars aktier inte förvaltas av förvaltningsbolaget,

16. till Investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1985/86 anvisa ett reservationsanslag på 950 000 000 kr.,

17. till Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar för budgetåret 1985/86 anvisa ett reservationsanslag på 450 000 000 kr.,

18. godkänna att statens järnvägar i enlighet med vad i propositionen anförts tillåts träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 70 000 000 kr.,

19. godkänna att statens järnvägar, intill ett belopp av totalt 600 000 000 kr., tillåts lämna statlig kreditgaranti till SJ Invest AB,

20. godkänna att statens järnvägar, i enlighet med vad i propositionen anförts, tillåts överlåta viss egendom för museijärnvägsverksamhet,

21. till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1985/86 anvisa ett anslag på 1 467 100 000 kr.

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
Motioner som lagts fram under den allmänna motionstiden 1985		
I motion 1984/85:324 av Ulla Tillander och Sigvard Persson (båda 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.	9.2.2	34 a
I motion 1984/85:326 av Anna Wohlin-Andersson och Anders Svärd (båda c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för bevarande av järnvägen Finspång–Hjortkvarn och upprustning i första hand till normalspår, i andra hand av befintligt smalspår.	5.3.4	19 c
I motion 1984/85:351 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen hemställer hos regeringen att denna vidtar erforderliga åtgärder för byggande av industrispåret Örnsköldsvik–Husum samt elektrifiering av bandelen Mellansel–Husum.	4.1	3 b
I motion 1984/85:354 av Paul Lestander och John Andersson (båda vpk) yrkas att riksdagen uttalar att järnvägssträckan Jörn–Arvidsjaur bör överföras till riksnätet.	5.3.3	15 b

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
I motion 1984/85:355 av Håkan Stjernlöf (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning som syftar till ett framtida garanterande av turistsatsningen på inlandsbanan.	5.1	12
I motion 1984/85:385 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om särskilda åtgärder för att stimulera och utveckla projektet Inlandsbanan.	5.1	9 a
I motion 1984/85:387 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen till statens järnvägar framför krav på förbättrad service på sätt som i motionen anförs beträffande		
1. översyn av parallella tåg- och bussförbindelser,	5.1	5 a
2. bättre tidtabellsanpassning för matar- och pendeltrafik etc.,	5.1	5 a
3. samarbetande länsvisa informationscentraler för tidtabeller etc.,	5.1	5 a
4. bättre information på järnvägsstationer,	5.1	5 a
5. bättre information ombord på tågen,	5.1	5 a
6. parkeringsmöjligheter vid järnvägsstationer eller infartsparkeringar,	5.1	5 a
7. tidhållighet för tåg,	5.1	5 a
8. översyn av taxepolitiken avseende vissa interregionala resor,	5.1	5 a
9. upprustning av stationsbyggnader etc. och anordnande av hållplatsskydd,	5.1	5 a
10. städning av vagnar.	5.1	5 a
I motion 1984/85:438 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),		
2. att riksdagen beslutar hänföra följande banor till riksnätet: Lesjöfors–Kristinehamn, Ställdalen–Kil, Örebro–Svartå, Gårdsjö–Håkantorp, Torsby–Kil, Bjärka Säby–Västervik, Borås–Varberg, Repbäcken–Malung, Flen–Oxelösund, Karlsborg–Skövde, Nässjö–Nybro, Arvika–Mellerud, Ystad–Simrishamn, Jönköping–Vaggeryd,	5.3.2 5.3.3 5.3.4	14 b 16 b 18 a–i
3. att riksdagen beslutar att inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs och Hoting–Forsmo hänförs till SJ:s riksnät fr. o. m. budgetåret 1985/86.	5.3.3 5.3.3	15 a–c 16 a
I motion 1984/85:440 av Sven Henricsson (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om anordnande av en timmerterminal i Tågsjöberg.	9.2.3	36 e
I motion 1984/85:463 av Rune Torwald m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 4), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs beträffande		
1. ökad satsning av SJ på biltåg för turister m. fl.,	5.1	8
4. ökade insatser från SJ för att stimulera s. k. huckeback-trafik i nära samarbete med åkeriförbundet.	4.3	3 f
I motion 1984/85:468 av Bertil Måbrink (vpk) yrkas med hänvisning till vad som anförs i motion 1984/85:465 (vpk) att riksdagen uttalar sig för en		

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
utveckling av näringslivet i Blekinge län och hos regeringen hemställer om åtgärder innebärande		
1. elektrifiering av järnvägssträckan Karlskrona–Kristianstad och upprustning av bandelen i enlighet med vad som anförs i motionen,	9.2.3	37
2. återupptagande av persontrafiken på järnvägssträckan Sölvesborg–Älmhult.	5.3.4	19 b
I motion 1984/85:523 av Hugo Bergdahl och Rune Ångström (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att utrusta förare av tåg och rälsbuss med lämpligt vapen för avlivning av skadade djur och ge dem erforderlig utbildning för detta.	10	42
I motion 1984/85:526 av Marianne Karlsson (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att fällbara stolar i bussar och tåg snarast bör inrättas.	5.1	6 a
I motion 1984/85:531 av Birgitta Rydle (m) yrkas att riksdagen uttalar att SJ:s service till rörelsehindrade, icke rullstolsbundna passagerare måtte förbättras i enlighet med motionens syften.	5.1	6 b
I motion 1984/85:622 av Kerstin Andersson m. fl. (c, s, m, fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en utökning av antalet orter med tåguppehåll.	5.3.5	22 a
I motion 1984/85:734 av Gunilla André m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar hänföra banan Karlsborg–Skövde till riksnätet.	5.3.4	18 e
I motion 1984/85:735 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen uttalats om anskaffning av en ny lättare motorvagn för drift på s. k. småbanor.	5.1	11
I motion 1984/85:737 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen begär att regeringen skall vidta åtgärder för att utforma ett konkret förslag till program och investeringsplan för ostkustbanans förlängning från Härnösand/Kramfors till Umeå.	9.2.3	36 f
I motion 1984/85:740 av Karin Israelsson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att hela inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn och Storuman–Hällnäs hänförs till SJ:s riksnät fr. o. m. budgetåret 1985/86.	5.3.2 5.3.3	14 b 15 a–c
I motion 1984/85:741 av Marie-Ann Johansson och Sven Henricsson (båda vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ett bibehållande av persontrafiken på bandelen Falköping–Landeryd.	5.3.4	19 a
I motion 1984/85:747 av Kenth Skårvik (fp) yrkas	9.2.2	34 b
1. att riksdagen beslutar att västkustbanan Göteborg–Helsingborg snarast börjar upprustas med dubbelspår och att regeringen därmed beviljar extra anslag, inom befintliga ramar,		

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
2. att riksdagen beslutar att även sträckan Göteborg–Strömstad får extra anslag för upprustning, inom befintliga ramar,	9.2.2	34 b
3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära att SJ får i uppdrag att undersöka möjligheterna att trafikera sträckorna Göteborg–Kungsbacka samt Göteborg–Stenungsund–Uddevalla med pendeltrafik,	9.2.2	34 b
4. att riksdagen beslutar att uttala sig för att SJ startar en utredning om lämpligheten av att förlänga järnvägstrafiken Göteborg–Strömstad att även fortsätta in i Norge till Oslo.	9.2.2	34 b
I motion 1984/85:875 av Agne Hansson m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar att hemställa hos regeringen om åtgärder som gör det möjligt att bedriva turisttrafik på järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik.	5.3.4	19 c
I motion 1984/85:878 av Rune Ångström (fp) yrkas att riksdagen beslutar att hela inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn och Hoting–Forsmo överförs till SJ:s riksnät.	5.3.3 5.3.3	15 a–c 16 a
I motion 1984/85:916 av Karl Boo m. fl. (c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att banan Repbäcken–Malung införlivas i riksnätet,	5.3.2	14 b
2. att riksdagen beslutar att inlandsbanan Mora via Orsa till Brunflo hänförs till riksnätet.	5.3.3	15 c
I motion 1984/85:923 av Lennart Brunander och Inger Josefsson (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 3),		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Borås–Varberg bör föras över till riksnätet,	5.3.2	14 b
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om terminal för timmer och massaved i Ulricehamn samt om ny järnväg Borås–Tranås.	9.2.3	36 c–d
Motiveringen till yrkandet finns i motion 1984/85:918 (c).		
I motion 1984/85:1048 av John Andersson (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om överförande av bandelen Hällnäs–Storuman till riksnätet.	5.3.2	14 b
I motion 1984/85:1049 av John Andersson (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om elektrifiering av banan Bastuträsk–Skelleftehamn.	9.2.3	36 g
I motion 1984/85:1051 av Gunilla André m. fl. (c) yrkas att riksdagen beslutar hänföra järnvägssträckan Gårdsjö–Håkantorp till riksnätet.	5.3.2	14 b
I motion 1984/85:1052 av Hugo Bergdahl och Ingemar Eliasson (båda fp) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär utredning om möjligheten att införa ett system med snabbtåg i en ringlinje runt Mälaren – "Mälarpendel",	9.2.3	35 a

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om dubbelspårig järnväg mellan Västerås och Stockholm.	9.2.3	35 a
I motion 1984/85:1055 av Lars-Ove Hagberg (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Malungsfors–Sälen–Särna bör återuppbyggas.	5.3.4	19 j
I motion 1984/85:1057 av Kjell Johansson (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående "Mälarpendel".	9.2.3	35 c
I motion 1984/85:1058 av Larz Johansson och Tage Sundkvist (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om järnvägssträckan Flen–Oxelösund.	5.3.4	18 f
I motion 1984/85:1065 av Erik Olsson m. fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen angående SJ:s trafik på Norrland.	5.1	5 b
I motion 1984/85:1066 av Erik Olsson m. fl. (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om servicen på Norrlandstågen.	5.1	5 c
I motion 1984/85:1068 av Karl-Anders Petersson (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att snabba åtgärder vidtas för att bandelen Karlskrona–Kristianstad blir slutgiltigt upprustad och elektrifierad.	9.2.3	37
I motion 1984/85:1155 av Nils Berndtson och Bertil Måbrink (båda vpk) yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om tätare turer samt anpassade turlistor för järnvägslinjerna Västervik–Linköping, Oskarshamn–Nässjö och Hultsfred–Linköping,	5.3.5	21 a
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs rörande satsningar på godstrafik på i motionens yrkande 1 nämnda järnvägslinjer,	5.3.5	21 a
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om överlåtelse av den smalspåriga järnvägslinjen Växjö–Hultsfred–Västervik till de berörda kommuner mot en symbolisk överlåtelsesumma.	5.3.4	19 f
I motion 1984/85:1163 av Karin Ahrland och Hans Petersson i Röstånga (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1 delvis), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:1157 (fp) anförs angående järnvägarna i Malmöhus län.	5.3.5 5.3.5	21 b–c 21 e
I motion 1984/85:1363 av Jens Eriksson och Siri Häggmark (båda m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om en skyndsam utredning som kan ligga till grund för en utbyggnad av västkustbanan till Oslo.	9.2.2	34 c

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
I motion 1984/85:1364 av Olle Grahn och Linnea Hörlén (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 6, 8 och 11),		
6. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en uppdelning av SJ,	3.1	2 a
8. att riksdagen beslutar att under anslaget D 1. Statens järnvägar anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 100 milj. kr. sänkt reservationsanslag på 1 798 800 000 kr.,	9.2.1	30
11. att riksdagen beslutar begära att regeringen låter utarbeta en plan för försäljning av SJ:s fasta egendom i enlighet med vad som anförs i motionen.	3.1	2 j
I motion 1984/85:1367 av Evert Hedberg m. fl. (s, m, c, fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbyggnaden av västkustbanan.	9.2.2	34 d
I motion 1984/85:1370 av Bertil Jonasson och Jan Hyttring (båda c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar hänföra järnvägslinjen Kil–Torsby till riksnätet,	5.3.2	14 b
2. att riksdagen beslutar hänföra järnvägslinjen Mellerud–Arvika till riksnätet,	5.3.4	18 c
3. att riksdagen beslutar hänföra järnvägslinjen Kristinehamn–Lesjöfors till riksnätet,	5.3.3	16 b
4. att riksdagen beslutar hänföra järnvägslinjen Kil–Deje–Daglösen till riksnätet.	5.3.4	18 a
I motion 1984/85:1371 av Göthe Knutson (m) yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna nödvändigheten av att åtgärder vidtas för att förbättra tågmiljön i SJ:s vagnar,	5.1	5 d
2. att riksdagen begär hos regeringen att SJ utlämnar vagnstädningen på entreprenad till enskilda företag,	5.1	5 d
3. att riksdagen hos regeringen begär att SJ arrenderar ut tågens restaurangvagnar till enskilda restaurangföretag för lämplig service under färd.	8.2	29 e
I motion 1984/85:1372 av Göthe Knutson (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ bör säga upp avtalet med det eller de företag som för närvarande driver SJ:s parkeringsanläggningar och att SJ självt övertar verksamheten samt även svarar för indrivning av förseelseavgifter.	5.1	5 e
I motion 1984/85:1385 av Ulla Tillander och Sigvard Persson (båda c) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning och elektrifiering av Malmö–Ystad-banan.	5.3.5	21 b
I motion 1984/85:1543 av Rune Johansson m. fl. (s) yrkas med hänvisning till vad som i motion 1984/85:1541 anförs att riksdagen hos regeringen hemställer att samordningsgrupper inrättas mellan länstrafikbolagen och SJ.	5.1	5 f

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
I motion 1984/85:1960 av Pär Granstedt (c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar hemställa hos regeringen om en utredning av förutsättningarna att bygga ut Roslagsbanan till normalspår och skapa en järnvägsförbindelse till Arlanda på det sätt som föreslås i motionen,	9.2.3	38 a
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om behovet av en fjärrtågstation i norra Storstockholm,	9.2.3	38 a
3. att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för att förhindra att fjärrtågsförsörjningen för Södertälje, Salem och delar av Botkyrka avsevärt försämras efter färdigställandet av den nya järnvägssträckningen Flemingsberg–Järna,	9.2.3	38 a
4. att riksdagen hos regeringen hemställer om snara åtgärder för en upprustning av Södertälje Södra.	9.2.3	38 a
I motion 1984/85:1962 (delvis) av Nils-Olof Gustafsson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen angående sovvagnsförbindelsen Östersund–Umeå.	5.3.5	22 c
I motion 1984/85:1963 av Helge Hagberg och Gunnar Ström (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Örebro–Svartå bör bli föremål för omprövning.	5.3.4	18 d
I motion 1984/85:1965 av Birgitta Hambraeus (c) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen framförs om en centraldator för trafikinformation.	5.1	5 g
I motion 1984/85:1967 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen av regeringen begär förslag till program för överförande av tung godstrafik från landsväg till järnväg,	4.3	3 e
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs		
a) om ett flerårsprogram för utvecklandet av järnvägens kapacitet,	4.3	3 e
b) om bibehållande av SJ:s verkstad i Östersund.	7	26 b
I motion 1984/85:1968 av Eric Hägelmark (fp) yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående förbättringar innebärande elektrifiering och övrig upprustning av bandelen Karlskrona–Kristianstad,	9.2.3	37
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående återupptagande av persontrafiken på järnvägssträckan Sölvesborg–Älmhult.	5.3.4	19 b
I motion 1984/85:1973 (delvis) av Larz Johansson och Tage Sundkvist (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av förbättrade järnvägskommunikationer i Södermanlands län.	9.2.3	35 d
I motion 1984/85:1974 av Gunnel Jonäng och Gunnar Björk i Gävle (båda c) yrkas att riksdagen begär att regeringen tillsätter en kommitté som får i	5.3.4	19 h

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
uppdrag att i enlighet med motionens syfte låta utarbeta förslag till pilotprojekt för järnvägen Ljusdal–Hudiksvall.		
I motion 1984/85:1975 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors och Kerstin Andersson (båda c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 2), att riksdagen beslutar hänföra bandelen Arvika–Mellerud till riksnätet.	5.3.4	18 c
I motion 1984/85:1979 av Sture Korpås m. fl. (c, fp) yrkas att riksdagen som sin mening uttalar att tåg, som går igenom en kommuns centralort, normalt skall göra uppehåll där i en utsträckning, som gör det möjligt för kommunens invånare att i rimlig grad ha den egna kommunen som utgångspunkt för resor.	5.3.5	22 b
I motion 1984/85:1984 av Tore Nilsson och Erik Olsson (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om Interrail-kort för pensionärer.	5.2	13 d
I motion 1984/85:1985 av Ynge Nyquist m. fl. (s) yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av en ny vagnverkstad för SJ i Borlänge,	7	26 a
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en utvidgning av bangården i Borlänge.	9.2.3	36 a
I motion 1984/85:1990 av Yvonne Sandberg-Fries m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om angelägenheten av en snabb upprustning och samtidig elektrifiering av järnvägen Karlskrona–Kristianstad.	9.2.3	37
I motion 1984/85:1991 av Olle Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om en förbättring av den interregionala tågtrafiken för norra Södermanland.	9.2.3	35 b
I motion 1984/85:1992 av Oswald Söderqvist (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om en prövning av förslaget om utbyggnad av hamnen i Hargshamn till färjekapacitet för Finlandstrafik baserad på järnvägstransport.	5.3.4	19 d
I motion 1984/85:1993 av Oswald Söderqvist (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder så att järnvägstrafiken på nytt kan upptas vid stationen i Bålsta.	5.3.5	22 d
I motion 1984/85:2188 av Jan-Erik Wikström (fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2187 (fp) anförs om förutsättningarna för "ringlinje" med järnväg i Hälsingland.	5.3.4	19 i
I motion 1984/85:2206 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2205 (vpk) anförs beträffande utbyggnad av järnvägs- och bannätet i Stockholms län.	9.2.3	38 b

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
I motion 1984/85:2241 (delvis) av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2238 (c) anförs om järnvägskommunikationerna i Malmöhus län.	5.3.5	21 b–d
I motion 1984/85:2256 av Sigvard Persson (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 3), att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2253 (c) anförs om utredning av förutsättningarna för en bättre bansträckning Helsingborg–Landskrona.	9.2.2	34 e
I motion 1984/85:2281 av Eric Hägelmark (fp) yrkas att riksdagen uttalar sig för en utveckling av näringslivet i Kristianstads län och hos regeringen hemställer om åtgärder innebärande att järnvägen Simrishamn–Tomelilla–Ystad införlivas med riksnätet. Motiveringen till yrkandet finns i motion 1984/85:2280 (fp).	5.3.4	18 g
I motion 1984/85:2549 av Gösta Andersson och Agne Hansson (båda c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar hänföra banan Nybro–Nässjö till riksnätet,	5.3.4	18 h
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående bättre marknadsföring av trafiken på banan Nybro–Nässjö och att ett projekt för turisttrafik startas med anknytning till "Glasriket" och de glasbruk som ligger i anslutning till banan.	5.3.4	19 g
I motion 1984/85:2552 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 7 och 8),		
7. att riksdagen till Statens järnvägar för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 750 000 000 kr.,	9.2.1	30
8. att riksdagen till Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 400 000 000 kr.	9.3	40
I motion 1984/85:2555 av Ingemar Eliasson och Rune Ångström (båda fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2 och 3),		
2. att riksdagen begär att regeringen vidtar åtgärder för att snarast påbörja byggandet av en järnväg mellan Örnsköldsvik och Husum,	4.1	3 b
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående en uppdelning av SJ.	3.1	2 a
I motion 1984/85:2556 av Sture Ericson och Maj-Lis Lööw (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om prioriteringen av investeringar och teknikutveckling i den framtida järnvägstrafiken.	5.1	7
I motion 1984/85:2559 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen av regeringen begär förslag till program för överförande av tung godstrafik från landsväg till järnväg,	4.3	3 e

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om		
a. ett flerårsprogram för utvecklandet av järnvägens kapacitet,	4.3	3 c
b. bibehållande av SJ:s verkstad i Östersund.	7	26 b
I motion 1984/85:2560 av Gunnel Jonäng (c) yrkas att riksdagen uttalar sig för att SJ bör arbeta på ett återinförande av Interrail-kort för äldre.	5.2	13 d
I motion 1984/85:2561 av Ingvar Karlsson i Bengtsfors (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen låter utreda ny sträckning av Bergslagsbanan.	9.2.3	36 b
I motion 1984/85:2566 av Kjell Mattsson och Elving Andersson (båda c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförs om prioritering av medel för snabbare upprustning av E 6,	9.2.2	34 f
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utbyggnad av järnvägsförbindelserna från Oslo genom Bohuslän till Göteborg som en del i ett större järnvägsnät med anknytning till kontinenten.	9.2.2	34 f
I motion 1984/85:2567 av Björn Molin m. fl. (fp) yrkas att riksdagen beslutar att uttala att regeringen aktivt bör medverka i arbetet med att förbättra effektiviteten i transportsystemet i enlighet med projektet "Scandinavian Link".	9.2.2	34 g
I motion 1984/85:2572 av Karin Söder och Olof Johansson (båda c) yrkas att riksdagen beslutar att begära att regeringen förhandlar med Stockholms läns landsting, luftfartsverket och SJ i syfte att träffa avtal om en spårutbyggnad från Stockholm via Märsta–Arlanda till Uppsala.	9.2.3	39
I motion 1984/85:2575 av Inger Wickzén (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna		
1. att kommunikationsmöjligheter inrättas mellan lokförare och tågpersonal,	5.1	5 h
2. att fjärrtåg utrustas med telefon och att på de tåg som redan i dag har telefoner installerade tågpersonal/passagerare alltid har tillgång till dessa,	5.1	5 h
3. att fjärrtåg utrustas med högtalaranläggning så att nödvändig information snabbt kan lämnas till samtliga passagerare på ett smidigt sätt.	5.1	5 h
I motion 1984/85:2702 (delvis) av Eric Jönsson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motion 1984/85:2700 (s) anförs om trafikförbättrande åtgärder med avseende på järnvägarna i Skåne.	5.3.5	21 b

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
Motioner med anledning av proposition 1984/85:114		
I motion 1984/85:2882 av Inger Hestvik m. fl. (s) yrkas		
1. att riksdagen ger regeringen till känna att den utökning av VTI:s forskningsresurser som föreslås i propositionen lokaliseras till Borlänge för att man skall kunna dra nytta av samordningsfördelar,	6	24 b
2. att riksdagen ger regeringen till känna att av samma skäl möjligheterna att flytta hela VTI:s verksamhet till Borlänge utreds.	6	24 b
I motion 1984/85:2883 av Roland Sundgren m. fl. (s) yrkas		
1. att riksdagen uttalar sig för en snabbtågslinje Stockholm–Västerås–Örebro,	9.2.3	35 e
2. att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om att projekt efter linjen Stockholm–Västerås–Örebro beaktas vid upprättande av objekt för sysselsättningsskapande åtgärder,	9.2.3	35 e
3. att riksdagen uttalar att för projektets genomförande olika lösningar bör kunna prövas vad gäller huvudmannaskap och finansiering av Mälarbanan.	9.2.3	35 e
I motion 1984/85:2884 av Nils-Olof Gustafsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om SJ:s investeringsbehov på bandelen Östersund–Storlien.	5.1	10
I motion 1984/85:2885 av Thorbjörn Fälldin m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 2–8, 10–16),		
2. att riksdagen ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om särskild ledning för trafiken på det ersättningsberättigade nätet,	7	27
3. att riksdagen i övrigt godkänner de i motionen förordade riktlinjerna för järnvägspolitiken,	2	1 c
4. att riksdagen godkänner vad som i motionen anförs beträffande vilka investeringar som skall hänföras till investeringar i infrastrukturen,	3.1	2 c
5. att riksdagen beslutar att investeringar i infrastrukturen skall direktavskrivas med 25 %,	3.1	2 e
6. att riksdagen godkänner vad som i motionen anförs om att SJ:s samtliga investeringar utom de som avser infrastrukturen bör finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret mot statlig kreditgaranti,	3.1	2 g
7. att riksdagen godkänner vad som i motionen anförs om att SJ måste täcka underskott inklusive det statliga förräntningskravet på andra investeringar än i infrastrukturen genom lån i riksgäldskontoret,	3.1	2 h
8. att riksdagen avslår regeringens förslag att upphäva förordningen 1979:434 om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer,	4.4	3 i
10. att riksdagen fr. o. m. budgetåret 1985/86 beslutar hänföra följande banor till riksnätet: Borås–Varberg, Gårdsjö–Håkantorp, Bjärka Säby–Västervik, Torsby–Kil, Repbäcken–Malung, Storuman–Hällnäs, Ställdalen–Kil, Örebro–Svartå, Flen–Oxelösund, Karlsborg–Skövde, Nässjö–Nybro, Arvika–Mellerud, Ystad–Simrishamn, Jönköping–Vaggeryd,	5.3.2 5.3.4	14 b 18 a–i

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
11. att riksdagen beslutar att inlandsbanan samt bibanorna Arvidsjaur–Jörn och Hoting–Forsmo liksom Lesjöfors–Kristinehamn hänförs till SJ:s riksnät fr. o. m. budgetåret 1985/86,	5.3.3 5.3.4	15 a–c 16 a–b
12. att riksdagen godkänner vad som i motionen anförs om åtgärder för att förbättra SJ:s vinterberedskap,	9.2.1	32
13. att riksdagen godkänner vad som i motionen anförs beträffande att länsgränser inte får bli hinder för en smidig persontrafik,	5.1	5 i
14. att riksdagen godkänner den i motionen förordade koncernstrategin för SJ-koncernen,	8.2	29 b
15. att riksdagen till Investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1985/86 anvisar ett jämfört med regeringens förslag med 200 milj. kr. förhöjt reservationsanslag om 1 150 milj. kr.,	9.2.1	31 a
16. att riksdagen godkänner att SJ:s övriga investeringar får ske inom en jämfört med regeringens förslag med 200 milj. kr. förhöjd ram på 1 250 milj. kr.	9.2.1	31 b

Yrkandena 1 och 9 behandlas i betänkandet TU 1984/85:24.

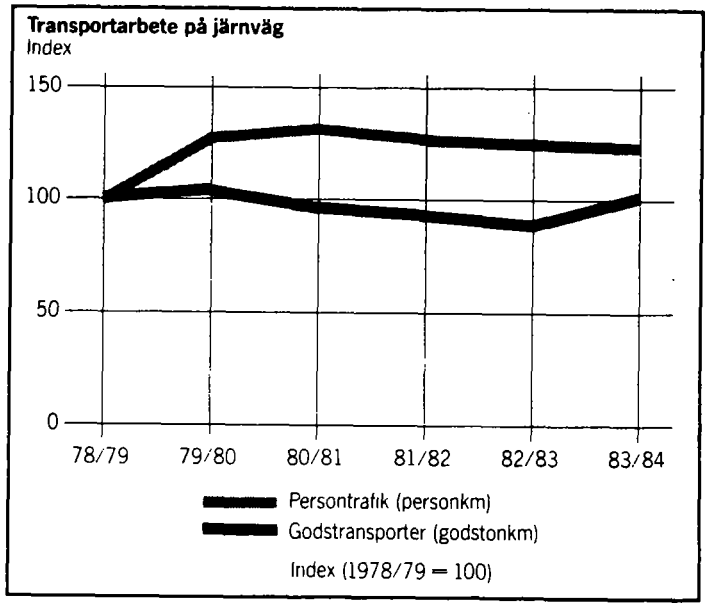
I motion 1984/85:2886 av Olle Grahn och Linnea Hörlén (båda fp) yrkas

1. att riksdagen beslutar att med avslag på propositionens hemställan 1 och 2 begära att regeringen återkommer	2 3.1	1 g 2 a, 2 i
a) med en analys av vilka statliga ekonomiska bidrag till SJ som kommer att krävas för att en järnvägstrafik av i huvudsak nuvarande omfattning skall kunna bibehållas,		
b) med en redovisning av de samhällsekonomiska alternativkostnaderna för med järnvägen konkurrerande trafikmedel,		
c) med en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut i enlighet med vad vi i motionen anfört,		
d) med en närmare analys av förutsättningarna att få en framtida satsning på snabbtåg ekonomiskt lönsam,		
e) med en analys av de långsiktiga effekterna av att övergå till att göra avskrivningar på historiska anskaffningsvärden,		
f) med en närmare analys över vad som motiverar att statens subvention skall uppgå till 20 %,		
2. att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående möjligheten att upplåta nuvarande infrastruktur till från SJ fristående transportörer,	3.1	2 a
3. att riksdagen beslutar att SJ självt skall få besluta om priset på biljetter och rabatter inom persontrafiken,	5.2	13 c
4. att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna vad som i motionen anförs angående lokala trafikcentra,	5.1	5 j
5. att riksdagen beslutar att begära att regeringen vidtar åtgärder för att SJ skall sälja sina andelar i ASG AB, GDG Biltrafik AB, AB Landtransport och Swedcarrier AB samt återkommer med en plan över vilka ytterligare företag som bör säljas.	8.2	29 c

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
I motion 1984/85:2887 av Sonja Rembo (m) yrkas att riksdagen måtte uttala att SJ då det gäller leveranser som skall vidarebefordras med järnvägsfärja till kontinenten bör tillämpa samma km-taxa och rabattsystem vid fraktsättningen till de olika hamnarna på syd- och västkusten.	2	1 d
I motion 1984/85:2888 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas att riksdagen	2	1 e
1. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut, vad avser järnvägspolitiken,		
2. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om SJ:s företagsform,	7	28
3. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om översyn av SJ:s företagsinnehav,	8.2	29 c
4. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om rättighet för SJ att besluta om biljettpriserna för persontrafiken,	5.2	13 c
5. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om möjlighet för från SJ fristående företag att bedriva viss tågtrafik,	3.1	2 a
6. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om minskning av statens totala anslags- och bidragsgivning till järnvägstrafiken,	3.1	2 b
7. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om ny strukturplan för järnvägstrafiken,	3.1	2 b
8. avslår regeringens förslag om avskrivning av det ingående statskapitalet i järnvägens infrastruktur,	4.4	2 d
9. avslår regeringens förslag att endast 80 % av sådana investeringar i järnvägens infrastruktur, som är att hänföra till affärsbanenätet, förs till statskapitalet med krav på full förräntning,	3.1	2 e
10. avslår regeringens förslag om kapitalisering av ränta under byggnadstiden för projekt i järnvägens infrastruktur och fasta anläggningar,	3.1	2 f
11. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om finansieringen av investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid SJ,	3.1	2 g
12. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om SJ Invest AB,	3.1	2 g
13. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utarrendering av café- och restaurantverksamhet,	8.2	29 e
14. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om den interregionala busstrafiken,	5.1	4
15. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om omfattningen av det framtida ersättningsberättigade järnvägsnätet,	2	1 b
16. hos regeringen anhåller om att regeringen skyndsamt låter utreda standardkraven för riksnätsbanorna,	2	1 a
17. i avvaktan på skyndsam utredning rörande standardkraven för riksnätsbanorna avslår regeringens förslag om utökning av riksnätet,	5.3.2	14 a
18. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om minskning av kostnaderna för trafik på banor, som i ringa utsträckning efterfrågas av konsumenterna,	5.3.4	20

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
19. hos regeringen begär förslag till ersättningssystem för trafik på det ersättningsberättigade nätet,	9.3	41
20. hos regeringen anhåller om utredning rörande förutsättningarna för att överföra vissa godsbanor till industrispår,	4.1	3 c
21. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om SJ:s kombitrafik,	4.3	3 g
22. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om prissättningen av SJ:s godstrafik,	4.1	3 d
23. som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om det ekonomiska målet för styckegodstrafiken,	4.4	3 h
24. till Investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 900 000 000 kr.,	9.2.1	31 a
25. till Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 90 000 000 kr.,	9.2.1	31 b
26. godkänner att SJ, intill ett belopp av totalt 960 000 000 kr., tillåts lämna statlig kreditgaranti till SJ Invest AB,	9.2.1	31 c
27. till Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster för budgetåret 1985/86 anvisar ett anslag på 1 400 000 000 kr.	9.3	40
I motion 1984/85:2889 av Björn Samuelson (vpk) yrkas att riksdagen uttalar sig för att bandelen Arvika–Mellerud bör överföras till riksnätet.	5.3.4	18 c
I motion 1984/85:2890 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–7, 9–19),		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om samhällsekonomiska riktlinjer för järnvägspolitiken,	2	1 f
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om närmare utredning av s. k. räjongtrafik och restriktioner på långväga lastbilstrafik,	4.3	3 e
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utredning av fasta regler för finansiering, statsbidrag etc. vid byggande och drift av industrispår m. m.,	4.1	3 a
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om byggande av järnväg Örnsköldsvik–Husum,	4.1	3 b
5. att riksdagen beslutar avslå propositionen vad avser förslag att upphäva förordningen om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer,	4.4	3 i
6. att riksdagen beslutar avslå propositionen vad avser förändring av föreskrifter som ger kommunerna rätt att överklaga SJ:s förslag om nedläggning av trafik vid järnvägsstation (SFS 1974:1107),	5.3.6	23
7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om att de föreslagna samordningsgrupperna SJ-Länstrafiken på förslag av regeringen fastställs i särskild lagstiftning,	5.1	5 k

	Behandlas under avsnitt	Hemställan mom.
9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utökning av riksnätet utöver vad i propositionen föreslagits och därmed om avstående från vidare prövning av dessa banor under överskådlig tid,	5.3.3 5.3.4 5.3.4	16 b 18 a–b 18 e
10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om uppskov med det slutliga avgörandet av bandelen Kristinehamn–Lesjöfors att ske samtidigt som en prövning av återstående delar av inlandsbanan jämte Arvidsjaur–Jörn,	5.3.3 5.3.4 5.3.4	16 b 18 a–b 18 e
11. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om upprustning för trafik av bandelen Lesjöfors–Mora,	5.3.3	17
12. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om utarbetandet av ett särskilt program för ökad trafik på inlandsbanan,	5.1	9 b
13. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om framtagande av en driftsbilligare och lättare motorvagn,	5.1	11
14. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om särskild SJ-kampanj för att sälja tomma platser i tågen genom exempelvis rabattåtgärder,	5.2	13 a
15. att riksdagen beslutar avslå propositionen vad avser frågan om SJ:s koncernstrategi och organisation på bolagsbasis och som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om förnyad utredning av SJ:s organisation,	8.2	29 a
16. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om verksamheten vid Gävle vagnverkstad,	8.2	29 d
17. att riksdagen beslutar att till "Investeringar i järnvägens infrastruktur" för budgetåret 1985/86 anvisa ett reservationsanslag på 1 050 000 000 kr.,	9.2.1	31 a
18. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om SJ:s lågprissatsning samt om stopp för planerad försämring av pensionärs- och studeranderabatten,	5.2	13 b
19. att riksdagen beslutar att till "Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster" 1985/86 anvisas ett i jämförelse med propositionens förslag med 15 000 000 kr. förhöjt belopp till 1 482 100 000 kr.	9.3	40
Motionens yrkande 8 behandlas i betänkandet TU 1984/85:24.		
I motion 1984/85:2891 av Ingemar Eliasson och tredje vice talmannen Karl Erik Eriksson (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att beslutet om nedläggning av persontrafiken på sträckan Kristinehamn–Lesjöfors bör skjutas upp i syfte att vinna ytterligare erfarenheter av inlandsbanans betydelse som turistled.	5.3.3	16 b



Allmänna utgångspunkter för propositionens förslag

Under rubriken "Allmänna utgångspunkter för mina förslag" anför föredragande departementschefen följande:

Järnvägens framtid är de stora transportströmmarna och transporterna över långa och medellånga avstånd. Även persontrafik på kortare avstånd är ofta en viktig uppgift för järnvägen. Förutsättningarna för att järnvägen i Sverige skall kunna spela denna roll är goda. En mer rationell uppläggning av trafiken bör leda till ökade marknadsandelar både i person- och godstrafiken. Det finns en stor outnyttjad kapacitet och stora rationaliseringsmöjligheter inte minst genom att införa ny teknik. Dessa förhållanden, den tilltro som svenskt näringsliv har till järnvägens utvecklingsmöjligheter samt den positiva inställning som finns till en utbyggd och förbättrad kollektivtrafik gör att jag anser att det finns anledning att se optimistiskt på järnvägens framtid.

Det finns emellertid många problem som måste lösas. Statens järnvägar (SJ) förlorade under en lång följd av år marknadsandelar till andra transportmedel. Följden blev snabbt växande underskott fram till 1983 års finansiella rekonstruktion som temporärt förbättrade ekonomin i järnvägstrafiken, dock utan att det ekonomiska målet totalt sett kunde uppnås. Underskotten kommer trots rekonstruktionen att fortsätta att öka i snabb takt redan under de närmaste åren om inte åtgärder vidtas både från SJ:s och statsmakterna sida.

Orsakerna till den här utvecklingen är många. En orsak är stora omstruktureringar i samhället i fråga om befolkning och näringsliv vilket lett

till minskad efterfrågan på transporter av vissa produkter samtidigt som efterfrågan ökat på andra. Det har varit svårt för SJ – delvis på grund av den fasta produktionsapparaten – att helt anpassa verksamheten till den nya situationen och att även i övrigt tillgodose kraven på kundanpassade transportlösningar med hög kvalitet. SJ har dock blivit effektivare under senare år. Samtidigt har emellertid också konkurrenterna blivit bättre i många avseenden.

Järnvägens svårigheter att hävda sin ställning på transportmarknaden beror vidare i stor utsträckning på att det ofta ställts krav på SJ från statsmakternas sida som inneburit begränsningar i SJ:s möjligheter till marknadsanpassning och affärsmässigt agerande. De ekonomiska mål i form av avskrivnings- och förräntningskrav som statsmakterna ställt upp för verksamheten överensstämmer heller inte enligt min mening med kraven på hög standard och servicenivå i hela landet – krav som är en följd av olika trafikpolitiska beslut.

Under de senaste åren har en rad åtgärder vidtagits både från SJ:s och statsmakternas sida för att vända utvecklingen. SJ försöker nu på olika sätt anpassa verksamheten till kundernas behov. Företaget har rekonstruerats finansiellt och organiserats om. Den statliga detaljregleringen av SJ:s verksamhet har minskat. Följden har blivit ökad aktivitet inom samtliga SJ:s verksamhetsområden och en klar vilja hos de anställda att utveckla SJ till ett effektivt och konkurrenskraftigt affärsföretag.

För att överleva långsiktigt måste emellertid SJ bli bättre på en rad områden. Förutsättningarna för detta anser jag vara goda. Det gäller att ta till vara den efterfrågan på järnvägstransporter som finns och de möjligheter som föreligger när det gäller samverkan mellan SJ och andra transportföretag såväl inom den egna koncernen som utanför denna. Den i grunden positiva inställning till järnvägen som finns hos svenska folket, svenskt näringsliv och de anställda inom SJ är en stor tillgång i sammanhanget. Med de begränsade ekonomiska resurser som kommer att stå till buds är det emellertid nödvändigt att insatserna koncentreras till de områden där järnvägens förutsättningar bäst kommer till sin rätt.

SJ står nu enligt min mening vid ett vägskäl inför framtiden. Det krävs genomgripande åtgärder och offensiva satsningar både från SJ:s och statsmakternas sida om SJ i framtiden skall kunna vara ett lönsamt företag och ett konkurrenskraftigt alternativ till andra transportmedel. De positiva men kortsiktiga effekter som uppnåddes genom 1983 års finansiella rekonstruktion måste följas av åtgärder som ger SJ de långsiktiga förutsättningar som krävs för att verket skall kunna agera affärsmässigt och leva upp till de övriga mål som ställs upp för verksamheten. Mina förslag i det följande om bl. a. ändrat kostnadsansvar för SJ och om en koncernstrategi för det fortsatta samarbetet mellan SJ och dess dotterbolag syftar till detta. Inom ramen för de riktlinjer som statsmakterna lägger fast får det sedan ankomma på SJ att leva upp till de uppsatta målen.

SJ:s kostnadsansvar och koncernfrågorna har behandlats av en interdepartemental arbetsgrupp där också SJ och verksledningskommittén (C 1983:04) varit representerade. Vidare har berörda fackliga organisationer inom såväl SJ som dotterföretagen haft tillfälle att lämna synpunkter under arbetets gång.

Utskottet

1 Inledning

Såsom föredragande departementschefen framhållit under det tidigare återgivna avsnittet om allmänna utgångspunkter för förslagen i propositionen krävs det genomgripande åtgärder och offensiva satsningar både från SJ:s och statsmakternas sida om SJ i framtiden skall kunna vara ett lönsamt företag och ett konkurrenskraftigt alternativ till andra transportmedel. De positiva men kortsiktiga effekter som uppnåddes genom 1983 års finansiella rekonstruktion måste sålunda följas av åtgärder som ger SJ de långsiktiga förutsättningar som krävs för att verket skall kunna agera affärsmässigt och leva upp till de övriga mål som ställs upp för verksamheten. Förslagen i propositionen om bl. a. ändrat kostnadsansvar för SJ och om en koncernstrategi för det fortsatta samarbetet mellan SJ och dess dotterbolag syftar enligt föredraganden till detta. Inom ramen för de riktlinjer som statsmakterna lägger fast skall det sedan ankomma på SJ att leva upp till de uppsatta målen.

Utskottet tar under punkterna 2–9 i det följande ställning till propositionens förslag samt behandlar i anslutning härtill de motionsyrkanden som utskottet funnit lämpligen böra hänföras till resp. punkter. Under punkt 10 Övrig fråga behandlas ett motionsledes framfört yrkande om viss vapenutrustning m. m. för tågförare.

2 Järnvägspolitikens inriktning

SJ bör enligt propositionen ges i princip samma förutsättningar att konkurrera på marknaden som andra trafikföretag. Av betydelse är också att SJ får ökade möjligheter att, inom de ramar och riktlinjer som statsmakterna anger, marknadsanpassa verksamheten och i större utsträckning än i dag koncentrera insatserna till de områden där de största effekterna på resultatet kan uppnås.

Järnvägen har, säger föredraganden, goda möjligheter att stärka sin konkurrenskraft. Järnvägens konkurrensfördelar kan i framtiden förstärkas högst påtagligt om järnvägen tillsammans med andra transportmedel kan erbjuda konkurrenskraftiga och samlade transportlösningar. Järnvägen bör härvid i ännu större utsträckning än i dag kunna bli en viktig länk i den totala kedja som transport från dörr till dörr utgör. En sådan utveckling förutsätter emellertid ett nära samarbete mellan SJ och andra transportmedel så att lastbil och buss kan svara för distribution och matartrafik till och från SJ:s

terminaler när järnvägen inte når ända fram till kunden.

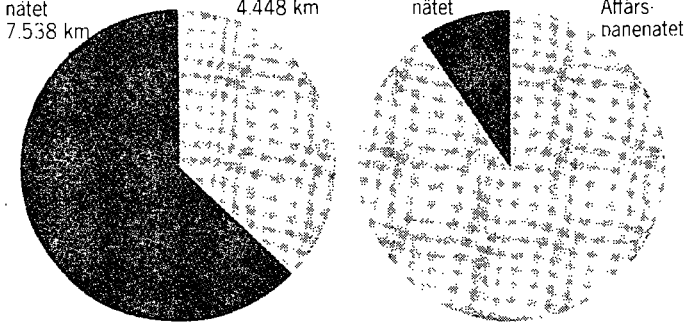
Det är alltså, framhålls det i propositionen, naturligt att såväl SJ som andra transportföretag renodlar sina transportalternativ och specialiserar sig på skilda uppdrag och relationer. För SJ:s del innebär detta en koncentration på långväga transporter där möjligheterna till ökade marknadsandelar bör vara goda. Distribution och uppsamling av gods kring SJ:s terminaler är däremot en naturlig uppgift för lastbilsföretagen.

Utskottet delar den uppfattning föredraganden sålunda givit uttryck åt.

Det bör vidare även enligt utskottets uppfattning gå att finna former för ett samarbete mellan SJ och framför allt de övriga landtransportföretagen som både stärker järnvägens konkurrenskraft och bidrar till att övriga landtransportmedel kan utvecklas i positiv riktning. Detta bör ske under marknadsmässiga former. Konkurrensen skall i första hand gälla mellan olika transportlösningar, som kan innehålla skilda kombinationer av transportmedel.

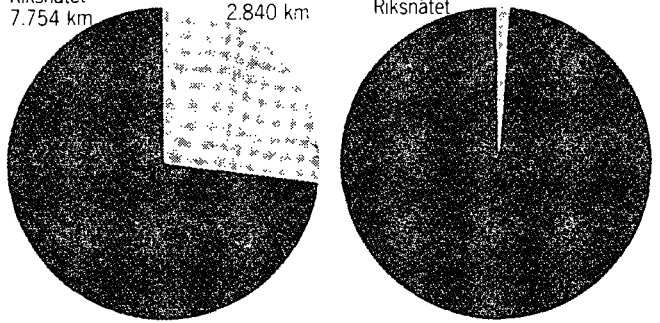
Procentuell andel av banlängd och transportarbete 1983/84

Hela bannätet



Banlängd | Gods- och person-transportarbete

Banor med persontrafik



Banlängd | Persontransport-arbete

När det t. ex. gäller partigodset som utgör en begränsad del av den totala marknaden bör utgångspunkten för SJ enligt propositionen vara att så långt möjligt få lastbilsföretagen att anlita järnvägen för undervägstransporter i stället för att konkurrera om varje enskild kund och transportrelation. En sådan utveckling anges vara till fördel för såväl lastbilsföretagen som för SJ och näringslivet. För näringslivet bör effekten kunna bli lägre transportkostnader och därmed stärkt konkurrenskraft.

Det är enligt propositionen naturligt att SJ ansvarar för att trafiken läggs upp på ett sådant sätt att trafikutbud och standard är tillfredsställande för dem som utnyttjar järnvägen.

Målet inför framtiden måste vara att SJ till rimliga kostnader skall tillhandahålla ett bansystem och därtill knutna fasta anläggningar och funktioner som gör det möjligt att tillgodose kraven på en tillfredsställande transportförsörjning med god servicenivå. SJ måste också kunna tillhandahålla rullande materiel i tillräcklig omfattning och av sådan standard att den uppfyller kundernas krav på komfort, säkerhet, hanteringsegenskaper m. m.

För att tillgodose kraven på förnyelse av anläggningar och på en successiv kapacitets- och standardhöjning är det också nödvändigt att investeringarna även i framtiden ligger på en hög nivå.

Investeringarnas storlek och inriktning måste bedömas och prioriteras med utgångspunkt från trafikefterfrågan och investeringarnas lönsamhet, vilket enligt föredraganden innebär att man i framtiden liksom hittills får acceptera olika standard på skilda delar av bannätet. SJ bör också vidareutveckla metodiken för lönsamhetsberäkning av olika investeringsobjekt.

Det framhålls också som angeläget att SJ preciserar behoven av investeringsmedel under olika antaganden om vilka standardmål som skall uppnås under resten av 1980-talet och under 1990-talet. SJ skall därför ges i uppdrag att lämna en sådan redovisning. I anslutning härtill förklarar föredraganden det vara lämpligt att de nuvarande standardkraven beträffande axellaster och tåghastigheter för de riksnätsbanor som tillhör det ersättningsberättigade bannätet ses över för att kunna bedöma om kraven är långsiktigt motiverade med hänsyn till den förväntade trafikutvecklingen i berörda regioner. Även utskottet finner angeläget att så sker.

Det anförda innebär att syftet med yrkandet i motion 1984/85:2888 (m) – att regeringen skyndsamt låter utreda *standardkraven för riksnätsbanorna* – kan i princip tillgodoses. Motionen påkallar därför i denna del inte någon riksdagens åtgärd.

I sistnämnda motion framhålls också att de starkt ökade kostnaderna för den ersättningsberättigade trafiken omöjliggör att riksdagen binder sig för *storleken av det framtida ersättningsberättigade nätet.* Omfattningen av ersättningsnätet måste enligt motionärerna vara avhängigt av resande- och godsutvecklingen på dessa banor. Motionärerna begär slutligen i denna del att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i

motionen om omfattningen av det framtida ersättningsberättigade nätet.

Såsom föredraganden framhållit avgränsades genom 1979 års beslut – för att skapa en fast grundval för SJ:s långsiktiga planering av persontrafiken – ett särskilt riksnät bestående av affärsbanenätet och de mest trafikstarka bandelarna av det ersättningsberättigade bannätet. På riksnätet skall persontrafiken behållas under överskådlig tid.

Mot bakgrund av det anförda och då inte heller utskottet ändrat uppfattning härvidlag avstyrks motionsyrkandet i fråga.

Det övergripande målet att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning innebär vidare enligt propositionen ibland att staten av regionalpolitiska eller andra skäl köper sådana tjänster av SJ som inte är företagsekonomiskt motiverade. I dessa fall skall SJ i enlighet med det trafikpolitiska beslutet och strukturplanen få särskild ersättning för sina tjänster. De företagsekonomiska principer som utgör grunden för SJ:s agerande på transportmarknaden anses därmed ligga helt i linje med den samhällsekonomiska syn på järnvägen som lades fast i 1979 års trafikpolitiska beslut.

För att dessa grundläggande principer skall kunna omsättas i praktisk handling krävs emellertid en klar gränsdragning mellan å ena sidan SJ:s befogenheter och skyldigheter som affärsföretag och å andra sidan den roll som samhället som köpare av tjänster påtar sig. Om SJ skall kunna få en ökad frihet inom ramen för de övergripande järnvägspolitiska målen måste statsmakterna noga precisera de tjänster som köps av SJ av regionalpolitiska eller andra skäl. Utskottet förutsätter att så sker.

När det gäller prissättningen i persontrafiken på järnväg bör utgångspunkten enligt propositionen vara att SJ skall kunna tillhandahålla ett pris- och rabattsystem som inom ramen för en bibehållen lågprisprofil leder till att behovet av statligt stöd på sikt bortfaller. Riksdagen har uttalat att den särskilda kompensationen för lågprisprofilen bör utgå som längst t. o. m. budgetåret 1986/87. Detta mål anser föredraganden fortfarande vara realistiskt med hänsyn till persontrafikens utvecklingsmöjligheter.

Även för pensionärs- och studeranderesorna bör i enlighet med riksdagsbeslutet rabattsystemet kunna utformas så att behovet av statligt bidrag minskar på sikt. Föredraganden avser därför senare föreslå regeringen att ge SJ i uppdrag att se över rabattreglerna och redovisa vilka förändringar i rabattsystemet som är möjliga inom ramen för ett enkelt pris- och rabattsystem.

Utskottet återkommer till vissa härmed sammanhängande pris- och taxefrågor under punkten 5.2 i det följande.

Vad föredragande departementschefen i här berörda delar i övrigt anfört har inte gett utskottet anledning till erinran.

I motion 1984/85:2885 (c) understryks bl. a. att järnvägen har speciella fördelar för tunga och långväga transporter.

Järnvägens regionalpolitiska betydelse gäller enligt motionen inte bara persontrafiken utan även godstrafiken. För de småföretag som ofta är den lilla ortens livsnerv har det varit och är ofta fortfarande avgörande för lokaliseringen att det finns möjlighet att frakta gods på järnväg. Slutligen begärs att riksdagen som sin mening skall ge regeringen till känna vad motionärerna anfört om de i propositionen förordade riktlinjerna för järnvägspolitiken.

Vad motionärerna i dessa delar anfört synes emellertid väl förenligt med propositionens uttalanden. Motionen synes därför såvitt nu är i fråga kunna lämnas utan åtgärd.

Detsamma synes i princip gälla yrkandet i motion 1984/85:2887 (m) om önskvärdheten av att SJ iakttar konkurrensneutralitet vid sin fraktsättning av transporter till olika utskeppningshamnar.

I motion 1984/85:2888 (m) erinras om att det övergripande målet för den statliga trafikpolitiken enligt 1979 års trafikpolitiska beslut är att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta förutsätter, enligt beslutet, en effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel. Effektiviteten främjas bäst av fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället drar upp.

1979 års beslut bör enligt motionärerna snarast utvärderas. En omprövning i syfte att bl. a. minska statens kostnader för trafikpolitiken och ge de skilda trafikgrenarna ett striktare kostnadsansvar anses sålunda nödvändigt.

Motionärerna vänder sig mot uttalandet i propositionen att järnvägen skall utgöra stommen i både person- och godstrafiken.

En realistisk trafikpolitik bör i stället utgå från det faktum att en alldeles övervägande del av trafiken sker på vägar och gator. 1979 års trafikpolitiska beslut bör därför ändras på denna punkt. Trafiken på vägar och gator med personbil, lastbil, buss, cykel och motorcykel skall sålunda utgöra stommen i person- och godstrafiken.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att den klart uttalade avsikten med 1979 års beslut varit och är att den kontinuerligt skall följas upp och omprövas med hänsyn till utvecklingen på såväl trafikområdet som i övrigt. Så har också under årens lopp skett, och den nu föreliggande propositionen torde få ses som en vidareutveckling just på järnvägssidan. Vad beträffar det av motionärerna speciellt uppmärksammade uttalandet om järnvägen som en stomme i person- och godstrafiken torde detsamma få ses mot bakgrund av riksdagens uttalande i 1979 års trafikpolitiska beslut att det är väsentligt att satsningen på järnvägar sker så att dess förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt sätt tas till vara. Miljö-, trafiksäkerhets-, energi- och regionalpolitiska synpunkter anfördes till stöd härför. Järnvägstrafiken och vägtrafiken måste båda ses som viktiga och varandra kompletterande delar av trafikpolitiken, till vilkas behov och

utvecklingsmöjligheter hänsyn måste tas.

Utskottet kan mot bakgrund bl. a. av det anförda inte finna det påkallat att på de i denna motion anförda grunderna nu begära en omprövning av 1979 års trafikpolitiska beslut.

Detsamma gäller yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk) att riksdagen skall ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om samhällsekonomiska riktlinjer för järnvägspolitiken. 1979 års trafikpolitiska beslut kännetecknas just av ett samhällsekonomiskt synsätt och hänsyn skall enligt beslutet i all rimlig utsträckning tas till miljö-, trafiksäkerhets- och regionalpolitiska synpunkter m. m. Effektiviteten i transportsystemet främjas för övrigt som förut nämnts bäst av fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället drar upp. Regleringar och tvångsmedel däremot bör i möjligaste mån undvikas.

Utskottet avstyrker slutligen yrkandet i motion 1984/85:2886 (fp) om avslag på propositionen i denna del samt med begäran att regeringen återkommer med bl. a. en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut i enlighet med motionärernas hemställan. Utskottet anser nämligen att beslut med anledning av propositionen bör tas nu och på grundval av de i propositionen framlagda förslagen. Till frågorna om utvärdering av det trafikpolitiska beslutet återkommer utskottet för övrigt senare i år med anledning av härom väckta motioner.

3 Ändrat kostnadsansvar för SJ

3.1 Innebörden av propositionens förslag (utskottets ställningstagande härtill s. 30 och följande)

I propositionen föreslås – efter en närmare analys av prognoser över utvecklingen av SJ:s ekonomi och av för- och nackdelar med olika alternativa modeller – att statsmakterna genom en s. k. intern vägtrafikmodell tar ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader. Utgångspunkt för förslaget är att SJ måste ges långsiktiga förutsättningar att klara sin ekonomi och att detta inte kan ske genom omfattande nedläggningar av bandelar eller genom en kraftig neddragning av investeringsnivån. Förslaget innebär att en del av SJ:s statskapital avskrivs men att SJ liksom hittills levererar in avskrivningar och ränta på det kapital som ställs till verkets förfogande över statsbudgeten. Reglerna för avskrivning och förräntning anpassas så långt möjligt till de regler som gäller för SJ:s konkurrenter. Förslaget innebär att infrastrukturen särredovisas på ett mer fullständigt sätt än i dag. Trafikföretaget, med uppdelning på person- och godstrafik, belastas med interna avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen och ges i övrigt ett så fullständigt resultatansvar som möjligt.

Av SJ:s totala investeringar i fasta anläggningar är ca två tredjedelar att hänföra till vad som är att betrakta som infrastruktur och således kan jämföras med väginvesteringar. Dit hör bl. a. samtliga investeringar i ökad spårstandard, ny- och ombyggnad av järnvägslinjer, broar, signalanläggningar, vägskydd m. m. samt delar av investeringarna i teleanläggningar, husbyggnader, bangårdar m. m.

Dessa investeringar bör enligt föredraganden även fortsättningsvis finansieras över statsbudgeten. Det föreslås därför att för detta ändamål ett nytt anslag, Investeringar i järnvägens infrastruktur, tas upp på statsbudgeten fr. o. m. budgetåret 1985/86.

Föredraganden föreslår vidare att avskrivningar på investeringar i infrastrukturen fortsättningsvis görs på historiska värden vilket i ett inledningsskede leder till lägre kapitalkostnader. Det ingående statskapitalet i infrastrukturen, ca 1 270 milj. kr. 1985/86, bör vidare skrivas av som ett led i att staten tar ett större kostnadsansvar för infrastrukturen.

Föredraganden framhåller att det även i framtiden kommer att ställas krav på investeringsinsatser där möjligheterna till full förräntning är begränsade. Det gäller inte bara det ersättningsberättigade bannätet där investerat kapital skrivs av direkt och således inte belastar SJ:s resultat, utan också investeringar på affärsbanenätet. Ofta är det fråga om rena reinvesteringar och säkerhetsinvesteringar.

Mot denna bakgrund föreslås att fortsättningsvis endast 80 % av sådana investeringar i infrastrukturen, som är att hänföra till affärsbanenätet, förs till statskapitalet med krav på full förräntning. Föredraganden framhåller vikten av att SJ vidtar sådana åtgärder att dessa investeringar kan förräntas även om avkastningskravet också fortsättningsvis bör vara villkorligt från statsmakternas sida. Eventuell underförräntning belastar således varken SJ:s resultaträkning eller balansräkning. Föredraganden föreslår vidare att räntan under byggnadstiden kapitaliseras, dvs. att SJ:s resultat inte belastas med ränta innan investeringarna är slutförda och kan generera intäkter.

När det gäller investeringar som inte hör till infrastrukturen sägs det vara nödvändigt att ålägga SJ ett strikt betalningsansvar för att därigenom ge "trafikföretaget SJ" konkurrensförutsättningar likvärdiga de som gäller för SJ:s konkurrenter. Det gäller investeringar i såväl fasta anläggningar som rullande materiel, färjor m. m.

Investeringar i fasta anläggningar som inte hör till infrastrukturen men som genom sin långsiktiga karaktär har stora likheter med sådana investeringar, bör enligt propositionen såsom i dag finansieras genom anslag över statsbudgeten och således tillföras statskapitalet med krav på full förräntning. Avkastningskravet bör dock liksom i dag vara villkorligt. Föredraganden föreslår därför att för detta ändamål ett nytt anslag, Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar, tas upp på statsbudgeten fr. o. m. budgetåret 1985/86. Det gäller sådana investeringar som har en direkt koppling till själva järnvägstrafiken och alltså kan sägas ha en

motsvarighet på vägtrafiksidan. Dit hör verkstäder, en del gods- och persontrafikterminaler och bangårdar, teleanläggningar och investeringar i elanläggningar. Avskrivningar anses även i detta fall böra göras på historiska värden. Likaså föreslås att räntan under byggnadstiden kapitaliseras på motsvarande sätt som beträffande infrastrukturinvesteringar.

Det är enligt föredragandens uppfattning angeläget att SJ av staten får förutsättningar att planera sina investeringar långsiktigt. Genom 1980 års strukturplan fick SJ för en period av fem år sådana förutsättningar vilket förklaras ha gett investeringsplaneringen inom SJ nödvändig stabilitet och långsiktighet. Föredraganden anser att SJ även fortsättningsvis bör få motsvarande förutsättningar och föreslår att SJ ges möjlighet att som genomsnitt för femårsperioden 1985/86–1989/90 planera för att den sammanlagda volymen investeringar i infrastruktur och övriga fasta anläggningar bibehålls i reala termer.

Det är enligt propositionen angeläget att SJ har en beredskap för att höja investeringsnivån utöver de ordinarie investeringsanslag som årligen anvisas SJ om sysselsättningsläget kräver speciella insatser från statsmakternas sida. Den objektbank som SJ håller på att bygga upp anses få stor betydelse i sammanhanget. Mot den bakgrunden föreslås att SJ varje år bör planera för sysselsättningsskapande investeringar motsvarande 20 % av den sammanlagda investeringsramen för investeringar i infrastruktur och övriga fasta anläggningar. Dessa objekt bör kunna sättas i gång med mycket kort varsel.

Även när det gäller investeringar i främst rullande materiel, fordon m. m. föreslås att avskrivningar görs på historiska värden. Föredraganden föreslår vidare efter samråd med chefen för finansdepartementet att SJ för finansiering av sådana investeringar och för att tillgodose SJ:s behov av rörelsekapital ges möjlighet till upplåning i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor. Detta innebär enligt propositionen att SJ kan erbjudas ett konkurrenskraftigt alternativ till finansiering på den allmänna kapitalmarknaden. Den kortfristiga upplåningen som för närvarande sker genom SJ:s rörliga kredit i riksgäldskontoret kommer att ses över och göras mer lik affärsbankernas checkräkningskrediter.

Det bör enligt föredraganden ankomma på regeringen att ange ramar för omfattningen av de investeringar som får finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret. Regeringen bör vidare bemyndigas att ange en övre gräns för SJ:s kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret.

I propositionen tas i det här sammanhanget upp frågan om SJ Invest AB som bildades efter förslag i 1984 års budgetproposition. Bolaget svarar för anskaffning och finansiering av bussar till SJ liksom anläggningar och inventarier i övrigt för busstrafiken. På motsvarande sätt finansierar bolaget motorvagnar och annan spårbunden rullande materiel liksom anläggningar och inventarier avsedda för trafik enligt avtal med länstrafikhuvudmännen. SJ Invest svarar också för viss leasing av godsvagnar.

Genom att möjlighet öppnas för SJ att finansiera en stor del av sina

investeringar med lån i riksgäldskontoret bortfaller enligt föredragandens mening de bärande motiven för finansiering av investeringar genom ett särskilt investmentbolag. Bolaget har emellertid nyligen startat sin verksamhet varför det sägs vara rimligt att verksamheten inte avbryts omedelbart. Föredraganden anser därför att SJ Invests verksamhet bör fullföljas enligt uppgjorda planer åtminstone under treårsperioden 1985/86–1987/88. Därefter bör frågan om bolagets avveckling tas upp till behandling.

Den nya investeringsmodellen föreslås gälla fr. o. m. budgetåret 1985/86. Föredraganden framhåller att SJ trots de nya förutsättningarna kan komma att uppvisa underskott före det statliga förräntningskravet. I de fall underskott uppstår i verksamheten föreslås att detta tas upp i balansräkningen. Eventuella likviditetsunderskott på grund av underskott i verksamheten skall täckas genom lån i riksgäldskontoret för vilka SJ belastas med ränta och återbetalningsskyldighet.

För att öka flexibiliteten i hanteringen av investeringsmedel kring budgetårsskiftena föreslås att den del av den ordinarie investeringsramen som inte hinner förbrukas under ett budgetår får utnyttjas efterföljande år som tillägg till det årets investeringsram. Detta gäller samtliga SJ:s investeringar.

Föredraganden framhåller att samtidigt som statsmakterna genom den nya modellen tar ett större ansvar för infrastrukturen, ökar kravet på SJ att driva järnvägstrafiken effektivt. Nuvarande ordning ger enligt föredraganden inte statsmakterna möjlighet att utöva tillräcklig press på SJ att uppnå de ekonomiska målen. Detta sammanhänger dels med att staten i efterhand med särskilda anslag täcker de förluster som uppstår, dels med att det statliga förräntningskravet totalt sett är villkorligt, dvs. utebliven förräntning ackumuleras inte som skuld till staten.

Med det nya systemet skärps enligt propositionen kraven betydligt, främst genom att underskott i verksamheten tas upp i balansräkningen och genom att likviditetsunderskott skall täckas genom att SJ lånar erforderliga medel. Vidare ersätts en stor del av det statliga villkorliga förräntningskravet med ett ovillkorligt räntekrav för de investeringar som finansieras genom lån i riksgäldskontoret. Dessutom räknar föredraganden med att det nya interna avgiftssystemet för utnyttjandet av infrastrukturen kommer att stimulera till ökad effektivitet i både person- och godstrafiken.

3.2 Ställningstagande till förslagen

Förslagen i propositionen baseras på analyser av de långsiktiga konsekvenserna på SJ:s ekonomi.

Med den på grundval härav föreslagna investeringsmodellen och det modifierade kostnadsansvaret anses SJ få långsiktiga förutsättningar att utvecklas som ett konkurrenskraftigt företag. Utskottet, som finner det vara av största vikt att så sker, finner också för sin del de nu framlagda förslagen väl ägnade att läggas till grund för beslut i frågorna härom.

Under hänvisning härtill avstyrks yrkande 1 i denna del i motion 1984/85:2886 (fp) om avslag på propositionen samt med begäran att regeringen till riksdagen återkommer med analyser och redovisningar m. m. enligt motionärernas förslag. Vidare avstyrks yrkandena i motionerna 1984/85:1364 (fp) och 1984/85:2555 (fp) om en uppdelning av SJ i en del som svarar för driften av järnvägstrafiken och en annan del som ansvarar för infrastrukturen. I motion 1984/85:2886 (fp) hemställs att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående möjligheterna att upplåta nuvarande infrastruktur till från SJ fristående transportörer. Liknande tankegångar förs fram i motion 1984/85:2888 (m), vari hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om möjlighet för från SJ fristående företag att bedriva viss tågtrafik. Som exempel nämns i motionen särskilda godspendlar och chartertåg för turister.

Utskottet konstaterar att förslagen i de nu nämnda motionerna utgår från förutsättningen att det införs en s. k. extern vägtrafikmodell. En sådan modell innebär bl. a. att SJ anvisas särskilda anslag för byggande och underhåll och att staten av SJ tar ut särskilda avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen.

Skillnaden mellan den av motionärerna förordade externa vägtrafikmodellen och den interna modell som föredraganden förordar är – som framgår av propositionen – i första hand att avgifterna för utnyttjandet av infrastrukturen i det senare fallet interndebiteras i syfte att fördela kostnaderna inom verket, medan de med den externa modellen levereras direkt in till statsverket. Utskottet delar uppfattningen att en extern modell skapar likartade förutsättningar när det gäller statens sätt att behandla investeringar i och underhåll av vägar och järnvägar. Båda modellerna gör det möjligt att på ett bättre sätt än i dag fördela SJ:s kostnader över tiden med hänsyn till trafikvolymens och därmed intäkternas utveckling. Utskottet konstaterar också att SJ med båda modellerna kan ges de förutsättningar som behövs för att verket långsiktigt skall kunna utvecklas som affärsföretag.

Det är utskottets uppfattning att spårbunden trafik på det svenska järnvägsnätet primärt bör bedrivas av statens järnvägar. En ordning som i enlighet med vad som anförts i de nämnda motionerna bygger på att från SJ fristående företag tillåts att trafikera bannätet skulle enligt utskottets mening få orimliga konsekvenser med risk för att fristående företag lägger beslag på de mest lönsamma delarna av SJ:s trafik. Följden skulle då bli att SJ:s ekonomi ytterligare försämras. En sådan ordning förutsätter dessutom enligt utskottets mening att banavdelningen skiljs ut från SJ till ett särskilt "rälsverk". Utskottet delar föredragandens uppfattning att det inte finns några bärande skäl för en sådan organisationsform.

Utskottet delar vidare uppfattningen att huvudmotivet för att välja en

intern vägtrafikmodell är att SJ bör ha krav på sig att förränta investeringar inte bara i rullande materiel utan också i fasta anläggningar så långt det finns förutsättningar för detta. Den externa vägtrafikmodellen, som innebär att alla nya investeringar i infrastrukturen direktavskrivs, medför enligt utskottets uppfattning betydande svårigheter att åstadkomma ett system som ställer samma krav på avkastning på investeringar i infrastrukturen som med den interna modellen. Utskottet finner därför att det i vart fall inte ännu föreligger tillräckligt starka skäl för att ta steget fullt ut och förorda en extern vägtrafikmodell. De nämnda motionerna avstyrks därför i berörda delar.

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dels minskning av statens totala anslags- och bidragsgivning till järnvägstrafiken, dels om ny strukturplan för järnvägstrafiken. Enligt motionärerna skall den framtida järnvägstrafiken på affärsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet utgå från att statens ekonomiska bidrag till järnvägstrafiken fr. o. m. verksamhetsåret 1986 skall minska med realt 100 milj. kr. per år. Utifrån denna målsättning bör regeringen enligt motionärerna ge SJ i uppdrag att utarbeta en ny strukturplan i vilken SJ skall redovisa olika alternativ för att uppnå den uppsatta målsättningen samt konsekvenserna av dessa.

Utskottet vill med anledning av de nämnda yrkandena erinra om att syftet med den i propositionen föreslagna modellen är att belastningen på statsbudgeten skall minska. Utskottet vill i det här sammanhanget understryka att det är utskottets uppfattning att detta går att åstadkomma med bibehållande av en hög investeringsnivå. Modellen innebär att statsmakterna i förväg täcker en del av SJ:s kostnader för infrastrukturen i stället för att såsom hittills täcka ett oundvikligt underskott i efterhand. Utskottets uppfattning är att den nya modellen, genom att den ger SJ en rimlig ekonomisk målsättning, kommer att stimulera till ökad effektivitet och lönsamhet i järnvägstrafiken.

Det finns mot den här bakgrunden enligt utskottets uppfattning goda förutsättningar att resultatet kommer att bli att belastningen på statsbudgeten totalt sett minskar. Utskottet vill dock starkt understryka att detta förutsätter att rationaliseringstakten inom SJ höjs väsentligt jämfört med nuläget och att kraftfulla åtgärder vidtas för att öka järnvägens marknadsandelar i både person- och godstrafiken liksom att samarbetet inom SJ-koncernen byggs ut. Vidare ställs krav på ökade forsknings- och utvecklingsinsatser och på en successiv anpassning av SJ:s organisation – bl. a. i form av att resultatansvaret byggs ut på olika nivåer. SJ-styrelsen och SJ:s ledning har det direkta ansvaret för att SJ skall kunna leva upp till de krav som ställs med den nya modellen. Utskottet återkommer i det följande till dessa frågor.

Utskottet finner mot den här bakgrunden att syftet med vad som anförts i den nämnda motionen beträffande önskemålet att minska statens bidrag till

järnvägstrafiken skall kunna tillgodoses genom propositionens förslag. Motionen bör därför inte i denna del föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida. Som en följd av det anförda kan utskottet heller inte finna några skäl förorda att – i enlighet med motionärernas önskemål – en ny strukturplan för järnvägstrafiken tas fram. Motionen avstyrks därför i berörd del.

I motion 1984/85:2885 (c) hemställs att riksdagen godkänner vad som anförts i motionen beträffande vilka investeringar som skall hänföras till investeringar i infrastrukturen. Enligt motionärerna bör till sådana investeringar, utöver bankropp och spår, även hänföras bangårdar, ställverk samt el- och signalanläggningar etc. som krävs för att utnyttja spåren.

Utskottet vill i sammanhanget erinra om att syftet med den i propositionen förordade uppdelningen av SJ:s investeringar i fasta anläggningar i en del som motsvarar infrastrukturen och en del som är att hänföra till trafikföretaget SJ är att ge SJ arbetsförutsättningar som så långt möjligt liknar vägtrafikens. En sådan utveckling är enligt utskottets mening både riktig och angelägen. Till infrastrukturen hänförs alltså investeringar som direkt kan jämföras med investeringar i vägsystemet, dvs. i första hand bannätet. Till trafikföretaget hänförs sådana investeringar som har en parallell på vägtrafiksidan. Exempelvis har SJ-investeringar i verkstäder och terminaler en motsvarighet i andra trafikföretags investeringar i liknande anläggningar. Detsamma gäller SJ:s elanläggningar som kan sägas ha en motsvarighet i landsvägstrafikens anläggningar för drivmedelsförsörjning. Mot den här bakgrunden avstyrker utskottet den nämnda motionen i berörda del.

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs att riksdagen avslår regeringens förslag om avskrivning av det ingående statskapitalet i järnvägens infrastruktur, dvs. ca 1 270 milj. kr. Enligt utskottets uppfattning är emellertid en avskrivning av det ingående statskapitalet i infrastrukturen en nödvändig åtgärd om SJ skall ges rimliga förutsättningar att uppnå det angivna ekonomiska målet. Avskrivningen av statskapitalet ligger sålunda i linje med vad som i propositionen anförts beträffande syftet med den nya modellen, nämligen att statsmakternas krav på SJ i fortsättningen skall stå i rimlig proportion till de övriga krav och mål som ställts upp för järnvägstrafikens omfattning och standard. Motionen avstyrks därför i denna del.

I samma motion hemställs att riksdagen avslår regeringens förslag att endast 80 % av sådana investeringar i järnvägens infrastruktur, som är att hänföra till affärsbanenätet, förs till statskapitalet med krav på full förräntning.

I motion 1984/85:2885 (c) hemställs att riksdagen beslutar att investeringar i infrastrukturen skall direktavskrivas med 25 %. Yrkandet motiveras med att 25 % av de investeringsmedel som SJ skjuter till i samband med

spåruppbyggnaden i Stockholmsregionen i enlighet med överenskommelsen mellan Stockholms läns landsting, SJ och staten, direktavskrivs.

Utskottet vill även med anledning av dessa båda motionsyrkanden hänvisa till att syftet med förslaget i propositionen är att ge SJ en rimlig ekonomisk målsättning. Förslaget om direktavskrivning av 20 % av nya investeringar i affärsbanenätets infrastruktur utgör dessutom enligt utskottet en viktig förutsättning för att få till stånd en långsiktigt återhållande effekt på utvecklingen av SJ:s kapitalkostnader för investeringar i bannätet.

Enligt vad utskottet erfarit innebär den i propositionen föreslagna modellen sammantaget att statens ökade ansvar för järnvägens infrastruktur i ett inledningsskede motsvarar ca 720 milj. kr. per år. Denna nivå är enligt utskottets uppfattning väl avvägd med hänsyn till behovet att ge SJ en rimlig ekonomisk målsättning. Som en följd av i första hand övergången till avskrivningar på historiska värden kommer med tiden avlastningen successivt att minska. En högre avskrivningsnivå skulle inte sätta samma press på SJ att öka intäkterna och minska kostnaderna.

Utskottet vill i det här sammanhanget erinra om möjligheterna till nedsatt förräntningsplikt för sådana, ofta större och väl avgränsade investeringar som är angelägna utifrån samhällsekonomiska utgångspunkter men där den företagsekonomiska lönsamheten är otillräcklig. SJ har tidigare fått i uppdrag att årligen redovisa i vilken omfattning förräntning inte kan ske av sådana investeringar som anses nödvändiga för att verket skall kunna tillgodose statsmakternas krav på ett väl fungerande järnvägssystem. Den överenskommelse som träffats om spårupprustning i Stockholmsregionen är ett exempel på att särskilda statliga insatser utöver den i propositionen angivna nivån 20 % kan behövas av samhällsekonomiska skäl. I fråga om det nya dubbelspåret Flemingsberg–Järna kommer i enlighet med uppgörelsen inte mindre än 60 % av investeringarna att direktavskrivas.

Även fortsättningsvis kommer det enligt utskottet att bli nödvändigt att av samhällsekonomiska skäl genomföra vissa strategiska investeringar i bannätet även om den företagsekonomiska lönsamheten är otillräcklig. Som framgår av propositionen ankommer det på regeringen att göra samhällsekonomiska bedömningar i varje särskilt fall för att bedöma om ett enskilt objekt skall genomföras och i vilken utsträckning statskapitalets storlek i så fall skall påverkas.

Med hänvisning till det nu anförda avstyrks de båda motionerna i berörda delar.

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs att riksdagen avslår regeringens förslag om kapitalisering av ränta under byggnadstiden för projekt i järnvägens infrastruktur och fasta anläggningar. Utskottet anser för sin del att det är orimligt att SJ belastas med ränta innan en investering är slutförd och kan generera intäkter. Ett nytt dubbelspår ger t. ex. en kraftigt ökad kapacitet men leder samtidigt med nuvarande regler till att SJ:s resultat

belastas med höga kapitalkostnader. Trafikintäkterna däremot blir först på lång sikt av den omfattningen att de kan bära fulla kapitalkostnader och ränta på statskapitalet. Den i propositionen föreslagna kapitaliseringen av ränta under byggnadstiden innebär alltså ingen ränteavlastning totalt sett för SJ utan endast att ränteutgifterna senareläggs i tiden. Yrkandet i motionen avstyrks följaktligen.

I motion 1984/85:2885 (c) hemställs att riksdagen godkänner vad i motionen anförts om att SJ:s samtliga investeringar utom de som avser infrastrukturen bör finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret mot statlig kreditgaranti.

Liknande förslag förs fram i motion 1984/85:2888 (m) i vilken hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om dels finansieringen av investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid SJ, dels SJ Invest AB. Enligt motionärerna bör även de investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar som är att hänföra till affärsbanenätet finansieras genom upplåning. SJ:s upplåning bör dessutom inte vara bunden till riksgäldskontoret utan ske på den reguljära lånemarknaden. SJ Invest AB torde enligt motionärerna vara lämpat att omhänderha SJ:s finansieringsfunktion, varför frågan om bolagets avveckling efter 1987/88 ej borde bli aktuell.

Utskottet vill med anledning av de båda motionsyrkandena erinra om att ett av syftena med de förslag rörande SJ:s kostnadsansvar som förs fram i propositionen är att uppnå så stora likheter som möjligt i behandlingen av SJ och andra trafikföretag. Förslagen om vilka investeringar som skall finansieras över statsbudgeten och vilka investeringar som skall finansieras genom riksgäldskontoret har enligt vad utskottet erfarit detta som en utgångspunkt. Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid SJ kan således sägas ha en motsvarighet i att ägarna i ett aktiebolag skjuter till eget kapital i bolaget. Därför är det också enligt utskottets mening naturligt att avkastningskravet för sådana investeringar förblir villkorligt, dvs. inte ackumuleras som skuld till staten eller belastar SJ:s resultat om det inte uppfylls. Detta förutsätter att finansieringen även fortsättningsvis sker genom anslag över statsbudgeten.

Utskottet har vidare ingen erinran mot att SJ:s upplåning för finansiering av investeringar i rullande materiel begränsas till riksgäldskontoret såsom föreslås i propositionen. Detta förutsätter emellertid att den upplåning som riksgäldskontoret erbjuder SJ verkligen kommer att ske på samma villkor som skulle kunna erbjudas SJ på den öppna lånemarknaden. Det gäller både löpande och långfristiga krediter. Utskottet utgår från att så kommer att ske och förutsätter att regeringen noga följer utvecklingen av riksgäldskontorets utlåning till SJ.

Som framgått delar utskottet propositionens uppfattning beträffande formerna för finansiering av olika delar av SJ:s investeringar. Något behov av att utvidga uppgifterna för SJ Invest i enlighet med vad som anförs i motion

1984/85:2888 (m) föreligger därför inte enligt utskottets mening. Under förutsättning att riksgäldskontoret i enlighet med vad som ovan anförts kan erbjuda SJ marknadsanpassade lånevillkor bortfaller i stället de bärande motiven för finansiering av investeringar genom ett särskilt investeringsbolag. Utskottet delar dock uppfattningen att bolagets relativt nystartade verksamhet inte bör avbrytas omedelbart utan fullföljas åtminstone under treårsperioden 1985/86–1987/88. Först därefter bör en utvärdering göras och frågan om bolagets avveckling tas upp till behandling.

Mot den här bakgrunden avstyrks de nämnda motionsyrkandena i berörda delar.

Sammantaget leder den nya investeringsmodellen till att kraven på SJ skärps betydligt. Detta sker i första hand genom att underskott i verksamheten tas upp i balansräkningen, genom att likviditetsunderskott skall täckas genom lån i riksgäldskontoret och genom att en stor del av det statliga förräntningskravet ersätts med ett ovillkorligt räntekrav. För att de nya ekonomiska målen skall kunna uppfyllas är det enligt utskottets mening nödvändigt att de skärpta kraven på SJ får avsedd effekt i form av ökad effektivitet i järnvägstrafiken.

I motion 1984/85:2885 (c) hemställs att riksdagen godkänner vad som anförts i motionen om att SJ måste täcka underskott inkl. det statliga förräntningskravet på andra investeringar än i infrastrukturen genom lån i riksgäldskontoret. Av vad utskottet tidigare anfört framgår att avkastningskravet på sådana investeringar som hör till trafikrörelsens fasta anläggningar även fortsättningsvis bör vara villkorligt. Härav följer enligt utskottets mening att för denna typ av investeringar krav på ovillkorlig avkastning inte kan ställas upp i samband med att SJ åläggs täcka underskott genom lån i riksgäldskontoret. Motionsyrkandet avstyrks därför.

Sammanfattningsvis vill utskottet med anledning av de motionsyrkanden som framförts beträffande SJ:s kostnadsansvar och förslaget till ny investeringsmodell anföra följande. Utskottets bedömning är att SJ med den nya modellen och tillsammans med effekterna av 1983 års finansiella rekonstruktion får långsiktiga förutsättningar att utvecklas som konkurrenskraftigt transportföretag. De nya förutsättningarna utgör enligt utskottet en grund för stabilitet i järnvägspolitiken. Det är väsentligt, inte minst för trovärdigheten gentemot övriga trafikgrenar, att de förutsättningar som statsmakterna ger SJ inte ändras alltför ofta. Utskottet förutsätter dock att SJ och regeringen noga följer den ekonomiska utvecklingen i järnvägstrafiken under de närmaste åren. Efter några år synes det enligt utskottets mening rimligt att en utvärdering sker av det nya systemet.

I motion 1984/85:1364 (fp) hemställs att riksdagen beslutar att regeringen låter utarbeta en plan för försäljning av SJ:s fasta egendom i enlighet med vad som anförs i motionen. Motivet är enligt motionärerna att stationshus,

godsmagasin, tomter etc. binder mycket kapital. Utskottet utgår för sin del från att SJ försäljer fast egendom i den utsträckning som detta är förenligt med verkets ekonomiska intressen. Någon särskild plan för utförsäljning av fast egendom såsom motionärerna förordar är därför inte nödvändig. Motionen avstyrks följaktligen i denna del.

4 Godstrafikens utvecklingsmöjligheter

4.1 Vagnslasttrafiken

Möjligheterna för godstrafiken på järnväg att öka sin marknadsandel är enligt propositionen en nyckelfråga när det gäller SJ:s ekonomi. Föredragandens bedömning är att det finns goda förutsättningar att förbättra lönsamheten. Utvecklingsmöjligheterna vad gäller teknik, kapacitet m. m. är sannolikt större än inom andra trafikgrenar. Kostnaderna för transportköparna bör kunna minskas genom rationella transportlösningar i form av regelbundna systemtransporter på järnväg direkt till och från kunder såväl inom som utom landet. Vidare bör samordnade transportlösningar, t. ex. järnväg–lastbil kunna bidra till ökade transporter på järnvägen.

För att komma till rätta med godstrafikens problem innan gapet till konkurrenterna blir alltför stort är det emellertid enligt föredraganden nödvändigt att genomgripande åtgärder genomförs så snabbt som möjligt. Framför allt måste SJ fortsätta att anpassa verksamheten till kundernas behov och rationalisera trafiken.

Sedan början på 1970-talet har SJ förlorat ungefär en miljon ton vagnslastgods per år, i första hand till lastbilen. Under senare år har emellertid en viss återhämtning skett. Om denna utveckling skall kunna fortsätta krävs enligt propositionen åtgärder som snabbt stärker SJ:s konkurrenskraft. Föredraganden framhåller att förändringarna måste ske i betydligt snabbare takt än vad som hittills skett.

SJ:s insatser koncentreras för närvarande till de ca 175 nyckelkunder som tillsammans svarar för ca 90 % av transporterna. Möjligheterna till ökade järnvägstransporter hos dessa i regel stora företag är betydande. Denna inriktning av försäljningsinsatserna anses naturlig i ett inledningsskede. Det får dock inte innebära att ambitionerna att förmå även andra kunder att utnyttja järnvägen mer och att knyta helt nya kunder till SJ eftersätts.

En förutsättning för att SJ skall lyckas stärka sin konkurrensförmåga är enligt föredraganden att kunderna i ökad utsträckning kan erhålla skräddarsydda transportlösningar med hög servicegrad. SJ bör t. ex. bättre än i dag kunna utnyttja den stora konkurrensfördel som järnvägen har genom att kunna erbjuda kunder tidtabellsbundna systemtransporter i slutna omlopp direkt från fabrik till fabrik.

Även när det gäller transporter av mer traditionell natur är det väsentligt att SJ vidtar åtgärder, som att erbjuda övernatt-transport i fler relationer än i

dag. Av betydelse är också att höja tåghastigheterna i takt med bannätets upprustning. Vidare är det viktigt att transporttiderna hålls och att kontrollen över godsflödena fungerar tillfredsställande. Det är också nödvändigt att minska risken för skador på godset.

Utskottet delar den uppfattning föredraganden givit uttryck åt i dessa delar om behovet av snabba och genomgripande åtgärder för att öka SJ:s marknadsandelar och förbättra ekonomin i godstrafiken.

Det är enligt föredraganden av stor betydelse att åtminstone de större kunderna har spåranslutning till SJ:s bannät. Normalt bör företag med tillräcklig produktionsvolym och med en inriktning av produktionen som passar SJ vara anslutna till järnvägsnätet med industrispår. Det är viktigt att SJ tillsammans med kommuner och tänkbara kunder aktivt undersöker intresset för en ökad satsning på industrispår i de fall detta kan innebära en mer rationell uppläggning av trafiken. Från statsmakternas sida är det enligt föredraganden angeläget att en sådan utveckling stimuleras. Bl. a. bör det bli möjligt att med särskilda statliga medel bygga och rusta upp industrispår när sysselsättningsläget motiverar särskilda insatser.

Föredraganden föreslår mot den här bakgrunden – efter att ha samrått med chefen för arbetsmarknadsdepartementet – att det skall bli möjligt att i samband med tidigareläggningar av statliga investeringar tilldela medel även för byggande och upprustning av industrispår. Det föreslås få ankomma på regeringen att besluta om detta.

Utskottet har inga erinringar mot de föreslagna reglerna för finansiering av industrispår. Något behov av ytterligare åtgärder för att stimulera till ökad byggnation av industrispår föreligger inte enligt utskottet. Vad som i motion 1984/85:2890 (vpk) anförs om utredning av fasta regler för finansiering, statsbidrag etc. vid byggande och drift av industrispår m. m. avstyrks följaktligen.

Under hänvisning till det nu anförda samt pågående utrednings- och förhandlingsarbete m. m. på området finner utskottet vidare motionerna 1984/85:351 (vpk), 1984/85:2555 (fp) i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) i denna del om byggande av industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum, m. m. kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

En förutsättning för att SJ skall bli mer konkurrenskraftigt är enligt föredraganden att vagnparken förnyas och moderniseras. Vagnparken – liksom för övrigt även loken – måste emellertid också utnyttjas bättre. Ett omfattande åtgärdsprogram har inletts inom SJ för att fördubbla vagnomsättningen. Utskottet vill understryka vikten av att så sker och att det angivna målet härför kan uppnås.

En högre kvalitet på transporterna bör enligt föredraganden få genomslag på prissättningen och ge ökade intäkter. I princip innebär varje transportuppdrag som ger täckningsbidrag en resultatförbättring. Volymökningar kan, om de sammantagna är tillräckligt stora, ge betydande resultatförbättringar även om täckningsbidraget i varje enskilt fall är relativt blygsamt.

Resultatproblemen i godstrafiken är således – vid sidan av den allmänt pressade prisnivån på transportmarknaden – till stor del en fråga om otillräckliga volymer, vilket utskottet särskilt vill framhålla.

Det får förutsättas att SJ i varje enskilt fall tar ut ett pris som inte bara ger särkostnadstäckning utan också ett tillräckligt bidrag till de gemensamma kostnaderna. SJ måste dock precis som andra affärsföretag kunna ge kommersiella rabatter för att därigenom bl. a. knyta nya kunder till företaget.

Det ligger numera helt inom SJ:s beslutsområde att bestämma prissättningen i godstrafiken. Riksdagen har vid flera tillfällen understrukit betydelsen av att statsmakterna inte ingriper i dessa prisöverenskommelser, vilket skulle försvaga företagets ställning som affärsverk och därmed dess förmåga att konkurrera på lika villkor. Utskottet har fortfarande denna uppfattning.

Med hänvisning till de regler som nu gäller och som utskottet således ställer sig bakom finner inte utskottet någon särskild åtgärd vara påkallad från riksdagens sida i fråga om vad som i motion 1984/85:2888 (m) anförs om prissättningen av SJ:s godstrafik.

I samma motion hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning rörande förutsättningarna för att överföra vissa godsbanor till industrispår. Utskottet vill med anledning härav erinra om att förslag om en sådan utveckling presenterades av 1981 års separatredovisningssakkunniga i betänkandet (Ds K 1981:19) Statens kostnader för olönsam järnvägstrafik. Utskottet vill i sammanhanget också erinra om att SJ har ett stående uppdrag att fortlöpande för regeringen redovisa uppgifter om trafiken på de mest trafiksvaga godsbanorna. Utskottet förutsätter att regeringen i den fortlöpande översynen av SJ:s godsbanor även överväger industrispårsalternativet. Vad utskottet härom anfört synes tillgodose syftet med det nämnda motionsyrkandet. Någon särskild åtgärd från riksdagens sida är därför inte nödvändig.

4.2 Utlandstrafiken

Av propositionen framgår att utlandstrafiken representerar en mycket stor tillväxtmöjlighet inom SJ:s godstrafik. Utvecklingen anges vara positiv även om den under senare år har gått relativt långsamt med hänsyn till de stora möjligheterna.

Av primärt intresse är att SJ kan erbjuda systemlösningar avpassade för enskilda kunders eller kundgruppers särskilda behov när det gäller t. ex. vagnar av olika slag. Järnvägens möjligheter att erbjuda exportindustrin rationella transportlösningar i form av regelbundna systemtransporter direkt till kunder på kontinenten anses böra kunna tas till vara på ett bättre sätt än vad som hittills skett. Även för importen borde sådana lösningar kunna utnyttjas i högre utsträckning. Utskottet vill understryka vad föredraganden

anfört i denna del. Ett annat problem är att det råder en kraftig obalans mellan export och import både vad gäller volymer och varuslag. Utrikestrafikens struktur i dessa avseenden medför svårigheter att få till stånd ett högt och samordnat utnyttjande av vagnparken.

Ett konkurrenskraftigt järnvägsalternativ för trafiken till och från kontinenten förutsätter att transportkedjan görs attraktiv hela vägen utan risk för förseningar och andra störningar. Detta kan enligt föredraganden åstadkommas endast om överföringen av godsvagnar mellan Sverige och kontinenten sker på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt.

Föredraganden framhåller att de pågående överläggningarna mellan Sverige och Danmark får utvisa om en fast förbindelse i form av en järnvägstunnel mellan Helsingborg och Helsingör utgör ett realistiskt alternativ med hänsyn till kostnader, finansiering m. m. I avvaktan på resultatet av dessa överläggningar måste arbetet med den nya tågfärjeleden mellan Helsingborg och Köpenhamn präglas av en strävan att erbjuda näringslivet i Sverige ett transportalternativ som är långsiktigt konkurrenskraftigt gentemot andra transportmedel. En utbyggnad av tågfärjetrafiken mellan Danmark och Sverige kan då inte ses isolerad utan endast som en del i en samlad transportlösning som också förutsätter långtgående kapacitets- och serviceförbättringar i det danska och nordtyska järnvägssystemet samt motsvarande förbättringar i färjetrafiken mellan Danmark och Västtyskland. Utskottet vill understryka att det är av största vikt att åtgärder i denna riktning vidtas i tillräcklig omfattning och med en inriktning som säkerställer regelbundenhet och tillförlitlighet.

För Sveriges del är frågan om en utbyggd tågfärjetrafik till och från Danmark också kopplad till frågan om en utbyggnad av tågfärjetrafiken i andra relationer, t. ex. från Sverige direkt till Västtyskland. Behovet av sådana lösningar bestäms främst av näringslivets efterfrågan på alternativa transportmöjligheter, men är också beroende av konkurrenskraften och effektiviteten hos den nya dansk-svenska transportleden mot kontinenten. Utskottet förutsätter att det inom SJ-koncernen finns en beredskap att starta en direkt färjeled till kontinenten för att vid behov snabbt kunna tillgodose näringslivets behov av effektiva transporter.

Föredraganden tar också upp till behandling SJ:s försäljningsorganisation för utlandstrafiken. Försäljningen sköts primärt av ett antal av SJ speciellt utvalda SJ-agenter (speditörer). Dessa, som för närvarande är åtta till antalet, handhar ungefär 80 % av SJ:s utlandstrafik. Agenterna har successivt specialiserat sig på vissa varuslag och utlandsdestinationer, vilket gett dem en mycket stark ställning på sina områden utan direkt konkurrens från andra speditörer.

Från trafikpolitiska utgångspunkter anser föredraganden det angeläget att näringslivet fritt kan välja mellan olika speditörer. Det gäller både i valet mellan de nuvarande SJ-agenterna och i valet mellan dessa och andra speditörer. Detta skulle enligt föredraganden med all sannolikhet leda till

ökade ansträngningar att erbjuda SJ:s kunder attraktiva transportlösningar. Föredraganden framhåller också att många stora företag är tillräckligt kompetenta att utan medverkan av en speditör sköta de nödvändiga rutinerna i samband med trafik på utlandet och att träffa transportavtal med SJ.

Utskottet har ingen erinran mot vad föredraganden i nu berörda delar anfört om utlandstrafiken. Utskottet delar föredragandens uppfattning att en fri konkurrens mellan olika speditörer bör kunna leda till ökade ansträngningar att erbjuda SJ:s kunder attraktiva transportlösningar för utlandstrafiken. Utskottet förutsätter också att SJ inom ramen för de samverkansformer SJ själv finner mest lämpliga vidtar nödvädiga åtgärder för att åstadkomma en sådan utveckling. Det bör sålunda främst ankomma på SJ att – liksom i fråga om vagnslasttrafiken – svara för att säljorganisationen är både tillräckligt dimensionerad och lämpligt organiserad för att kunna tillgodose föreliggande krav.

4.3 Kombitrafiken

SJ:s kombitrafik, definierad som trafik mellan kombitrafikterminaler med anslutande landsvägstransporter i samarbete med åkerier och transportförmedlingsföretag/speditörer, omsätter för närvarande endast ca 40 milj. kr. SJ:s mål är emellertid satt till 300 milj. kr. år 1990 eller ca 3 miljoner ton vilket motsvarar inte mindre än ungefär en tredjedel av den långväga lastbilstrafiken över 30 mil.

SJ:s mål ligger enligt föredraganden väl i linje med hans egen uppfattning att järnvägen i framtiden bör svara för en betydligt större del av de långväga transporterna än i dag. Starka samhällsekonomiska skäl talar också enligt utskottets uppfattning för detta.

En kombitrafikvolym på 3 miljoner ton i slutet av 1980-talet skulle enligt propositionen kunna innebära att antalet lastbilar i fjärrtrafik på svenska vägar minskar med i genomsnitt drygt 500 per dygn. En sådan avlastning skulle ha mycket stora fördelar och leda till icke obetydliga samhällsekonomiska besparingar i form av t. ex. minskat vägslitage, ökad framkomlighet och ökad trafiksäkerhet på huvudvägnätet. En annan effekt är att buller och luftföroreningar kan minskas. Samtidigt kan resurserna på järnvägssidan utnyttjas bättre.

Av propositionen framgår att SJ i dag kan erbjuda konkurrenskraftiga priser vilka även inbegriper viss täckning för gemensamma kostnader. SJ:s svårigheter att konkurrera förefaller enligt föredraganden i stället bl. a. handla om åkerinäringens bristande förtroende för SJ:s förmåga att erbjuda en hög servicenivå och en i övrigt fullgod transportprodukt. Från näringens sida kan också finnas farhågor för att SJ efter en tid lägger ned verksamheten vilket skulle ställa åkare som investerat i nya dragfordon och trailers i en besvärlig situation.

SJ bör enligt föredragandens mening ha goda möjligheter att utveckla en kombitrafikprodukt som tillgodoser åkeribranschens krav i olika avseenden. SJ måste emellertid förutom att erbjuda trafik i regelbundna omlopp med hög turtäthet även i övrigt kunna erbjuda en hög kvalitet i trafiken. Bl. a. gäller det att minimera skaderisken i samband med lyft av trailers. Vidare krävs investeringar i ytterligare ett antal trailervagnar.

Föredragandens bedömning är att även om SJ lyckas leva upp till de krav som åkeribranschen ställer så går det inte att åstadkomma något avgörande genombrott för kombitrafiken i Sverige utan ett mycket långtgående samarbete mellan SJ, åkerinäringen och speditörerna. I Västtyskland, Frankrike och flera andra länder, där utvecklingen av kombitrafiken gått mycket snabbt, har särskilda bolag bildats för att administrera trafiken. Dessa bolag ägs gemensamt av åkare, speditörer och resp. järnvägsföretag.

Enligt föredragandens mening bör denna form prövas även i Sverige i syfte att koncentrera arbetsinsatserna och påskynda utvecklingen. Förhandlingar pågår för närvarande mellan SJ och berörda intressenter om att bilda ett svenskt kombitrafikbolag samägt av SJ och företag såväl inom som utom SJ-koncernen. Målet är att bolaget skall kunna starta sin verksamhet den 1 juli 1985.

I sammanhanget understryks att även andra transportföretag än de som blir delägare i kombibolaget måste kunna köpa kombitrafik enligt samma principer som delägarna. Det nya bolaget blir en mycket liten enhet med ansvar för att bl. a. åstadkomma avtal mellan berörda intressenter om inrättande av särskilda kombitrafiklinjer. En annan uppgift är att åstadkomma avtal med SJ om servicenivå, transporttider, vagnantal och vagnkvalitet, m. m. Det är enligt föredraganden alltså inte fråga om att bilda något bolag för försäljning direkt till kunderna. Fraktköparna skall även efter det att det nya kombibolaget bildats ha sina naturliga affärskontakter direkt med t. ex. Svelast, Bilspedition, ASG och andra speditörer som därmed kan erbjuda fraktköparna ett brett utbud av transporttjänster på vanliga affärsmässiga villkor.

I motion 1984/85:463 (c) framhålls att – utan en aktiv medverkan från åkerinäringens sida och lyhördhet för de krav denna näring ställer på motparten – någon positiv utveckling av kombitrafiken inte kan åstadkommas. För att kunna lägga upp rationella godstransportsystem, där tågen utgör en integrerad del, måste vidare åkerierna långsiktigt kunna lita på SJ. Ankomst- och avgångstider måste hållas och anpassas till terminaltider och färjetrafik. SJ måste sålunda enligt motionärerna möta åkerinäringens behov med bättre marknadsföring, material och service.

På statsmakterna ankommer det enligt föredraganden att genom politiska beslut medverka till att ge åkeribranschen långsiktiga förutsättningar att planera sin verksamhet utifrån det angivna målet för kombitrafiken. Utskottet delar denna uppfattning. Det är enligt utskottet sålunda av mycket stor betydelse att branschen får klart besked om att det finns en politisk vilja

att ge SJ möjligheter att tillhandahålla kapacitet, teknik och service i en omfattning som tillgodoser branschens långsiktiga behov.

Utskottet anser mot den här bakgrunden att en målinriktad satsning på kombitrafiken bör utgöra ett viktigt inslag i trafikpolitiken under resten av 1980-talet och under 1990-talet till gagn både för SJ, transportköparna och transportnäringen som helhet. Genom det nya kombitrafikbolaget och ett aktivt engagemang från statsmakternas sida läggs grunden för en positiv utveckling. Om detta efter en tid inte visar sig tillräckligt får andra åtgärder övervägas för att det uppsatta målet skall kunna uppnås.

Det av utskottet nu anförda liksom förslagen i propositionen i övrigt synes till väsentlig del tillgodose de synpunkter om överförande av tung trafik från landsväg till järnväg och om ett flerårsprogram för utvecklande av järnvägens kapacitet som framförts i de båda likalydande motionerna 1984/85:1967 (vpk) och 1984/85:2559 (vpk).

Utskottet vill i sammanhanget särskilt understryka att ett sådant överförande inte får ske genom direktiv och tvångsåtgärder utan måste komma till stånd genom en förstärkning i olika avseenden av järnvägens konkurrenskraft och i samarbete med transportföretagen på landsvägstrafikens område. Under hänvisning härtill kan inte utskottet för sin del finna några skäl att från riksdagens sida, på det sätt motionärerna yrkat, hos regeringen begära dels ett förslag till program för överförande av tung godstrafik från landsväg till järnväg, dels ett flerårsprogram för utvecklande av järnvägens kapacitet. Motionerna i fråga avstyrks följaktligen i berörda delar. Med samma motivering avstyrks motion 1984/85:2890 (vpk) i denna del, i vilken föreslås att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om närmare utredning av s. k. räjongtrafik och restriktioner mot långväga lastbilstrafik.

Under hänvisning till det förut anförda synes även syftet med yrkande 4 i motion 1984/85:463 (c) om ökade insatser från SJ för att stimulera s. k. huckepacktrafik i nära samarbete med Åkeriförbundet kunna tillgodoses. Motionen påkallar följaktligen i denna del inte någon åtgärd från riksdagens sida.

Av motion 1984/85:2888 (m) framgår att motionärerna inte ser några skäl för att riksdagen skall binda sig för att SJ:s kombitrafik år 1990 skall omsätta 300 milj. kr. eller transporter på ca 3 miljoner ton gods. Utskottet vill med anledning av vad som tidigare anförts framhålla att denna målformulering bör ses som ett led i att statsmakterna ger SJ och åkeribranschen långsiktiga förutsättningar att planera sin verksamhet med utgångspunkt för en utveckling inom transportsektorn som statsmakterna från samhällsekonomiska utgångspunkter anser önskvärd. Motionen synes därför i denna del kunna lämnas utan åtgärd.

4.4 Styckegodstrafiken

Av propositionen framgår att SJ förlorat marknadsandelar i styckegodstrafiken under hela 1970-talet och början av 1980-talet. Förlusterna uppgick då till ca 200 milj. kr. per år. I samband med riksdagens beslut år 1980 om strukturplanen för SJ uttalades att åtgärder snabbt måste vidtas för att åstadkomma effektivitet och lönsamhet i trafiken. Även i 1979 års trafikpolitiska beslut underströks betydelsen av att effektivisera transporterna.

Mot den bakgrunden fattade SJ för ett par år sedan beslutet att tillsammans med dotterföretaget Svelast försöka vända utvecklingen. Ett system som bättre passar kundernas behov byggdes upp baserat på transport i s. k. C-samcontainers. Målet som SJ satte upp var att verksamheten inom en period på högst tre år från starten i oktober 1982, dvs. fram till årsskiftet 1985/86, skulle täcka sina särkostnader. Därefter skulle bidrag lämnas till SJ:s gemensamma kostnader.

Hittills har underskottet i förhållande till utgångsläget ungefär halverats och är nu nere i ca 100 milj. kr. Föredraganden framhåller att en fortsatt utveckling i riktning mot full kostnadstäckning är nödvändig om SJ långsiktigt skall kunna engagera sig i denna typ av transporter. För att uppnå detta erfordras bl. a. fortsatta kraftfulla rationaliseringar vilket bedöms möjligt att genomföra.

Föredraganden bedömer det också vara möjligt att få ett tillräckligt trafikunderlag eftersom C-sam med sin nya teknik och kvalitetsmässiga fördelar ger möjligheter att konkurrera inte bara om traditionellt styckegods utan också inom vissa segment på partigodssidan. Den transporterade volymen har ökat från 0,5 miljoner ton i inledningsskedet till ca 1,2 miljoner ton. Prognoserna pekar mot 1,5 miljoner ton år 1986.

Målet bör enligt föredraganden vara att styckegodsverksamheten senast fr. o. m. utgången av år 1987 åtminstone skall täcka samtliga sina kostnader. För att detta skall bli möjligt krävs enligt föredraganden att formerna för det fortsatta samarbetet mellan SJ och Svelast ändras – inte minst mot bakgrund av att styckegodsverksamheten i nuvarande organisation belastas av dubbla organisationer på olika nivåer inom SJ och Svelast. Föredraganden framhåller att det därför är helt nödvändigt att verksamheten så snart som möjligt samordnas under en gemensam ledning.

SJ och Svelast avser enligt vad som framgår av propositionen att träffa överenskommelse om att föra över hela verksamheten och därmed totalansvaret för styckegodsverksamheten till ett C-sambolag. Bolaget kommer att köpa terminaltjänster m. m. av SJ i erforderlig omfattning med personal i terminaltjänst anställd vid SJ. För undervägstransporter av containers förutsätts att separata avtal tecknas mellan SJ och bolaget på samma villkor som andra transportföretag.

Ansvaret för att det ekonomiska målet för styckegodstrafiken uppnås läggs på det här sättet i första hand över på C-sambolaget. Åtgärder för övergång till den nya organisationen har påbörjats med sikte på fullt genomförande

senast den 1 januari 1986. Målet är att full kostnadstäckning skall uppnås både i C-sambolaget och i terminaltjänsten fr. o. m. utgången av år 1987. Detta kräver enligt föredraganden kraftiga kostnadsminskningar i bl. a. magasinen och att arbetet inom magasinen integreras fullt ut mellan SJ och bolaget.

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det ekonomiska målet för styckegodstrafiken. Målet bör enligt vad som framgår av motionen vara att verksamheten senast år 1987 skall täcka sina kostnader och ge rimligt bidrag till SJ:s gemensamma kostnader.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att en fortsatt utveckling i riktning mot full kostnadstäckning är nödvändig om SJ långsiktigt skall kunna engagera sig i styckegodstrafiken. Utskottet vill därför med anledning av det nämnda motionsyrkandet kraftigt understryka vikten av att sådana åtgärder vidtas att verksamheten snarast kan redovisa ett tillfredsställande resultat utan ekonomisk belastning för SJ och SJ:s dotterbolag.

Den nya organisation som nu planeras för styckegodstrafiken synes även enligt utskottets uppfattning kunna skapa förutsättningar för att snabbt få lönsamhet i verksamheten. Det måste betecknas som synnerligen angeläget att nödvändiga och kraftfulla rationaliseringar genomförs med sikte på att full kostnadstäckning skall uppnås både i C-sambolaget och beträffande terminaltjänsten senast fr. o. m. utgången av år 1987. Detta innebär att åtgärder måste vidtas för att uppnå lönsamhet redan tidigare om detta är möjligt. Vad utskottet nu anfört synes i princip tillgodose syftet med vad i den nämnda motionen anförts om vikten av att snabbt få lönsamhet i styckegodstrafiken. Motionsyrkandet bör därför kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagen sida.

I propositionen föreslås att förordningen (1979:434) om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer – enligt vilken SJ i princip är skyldigt att ta emot gods för transport på det ersättningsberättigade bannätet – slopas. Föreskrifterna baseras på överväganden i samband med det trafikpolitiska beslutet år 1963. Av propositionen framgår att den nya C-samtekniken har medfört att dessa föreskrifter inte längre är aktuella när det gäller styckegodset. Även för vagnslasttrafiken anser föredraganden att föreskrifterna har förlorat sin betydelse, vilket främst beror på att trafiken numera i hög grad är integrerad mellan affärsbannätet och det ersättningsberättigade bannätet och att andelen avtalsbundna transporter har ökat kraftigt.

I motionerna 1984/85:2885 (c) och 1984/85:2890 (vpk) krävs att riksdagen avslår förslaget i propositionen om att den nämnda förordningen slopas. Utskottet utgår för sin del från att SJ tillhandahaller tjänster för alla typer av godstransporter så länge transportuppdragen har positiv effekt på SJ:s ekonomi. Att distributions- och uppsamlingstrafik kring SJ:s terminaler sköts med lastbil är enligt utskottet naturligt. Mot den bakgrunden avstyrks de båda motionsyrkandena.

5 Persontrafikens utvecklingsmöjligheter

5.1 Behovsanpassade transportlösningar

För att SJ:s nya persontrafikprogram skall lyckas krävs som föredraganden framhåller en väl anpassad kvalitets- och servicenivå i trafiken så att SJ:s anseende hos allmänheten förbättras. En höjd serviceanda är väsentlig i det sammanhanget. Av stor betydelse är tidhållningen i trafiken samt att information om tågstörningar och orsakerna till dessa fungerar på ett tillfredsställande sätt. Inte minst i samband med svåra vinterförhållanden måste SJ ha en hög beredskap för att klara de problem som uppstår.

Av stor betydelse är också enligt utskottets mening att anslutningsresorna med främst buss till och från SJ:s fjärrtrafik fungerar effektivt. Det gäller främst samordning av information, tidtabeller och terminaler.

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

Även på andra områden anser utskottet i likhet med föredraganden att det är möjligt att få till stånd en bättre samordning. Det gäller t. ex. i fråga om information till SJ:s resenärer om de anslutande bussresorna.

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

Det förklaras också vara angeläget att det sker en bättre tidtabellsmässig samordning mellan den regionala busstrafiken och SJ:s fjärrtrafik. Det är naturligt att denna samordning i första hand sker i den regionala trafiken, detta inte minst eftersom tidtabelläggningen i tågtrafiken är tekniskt

komplicerad och styrs av en rad faktorer som inverkar på planeringen. Detta ställer emellertid stora krav på SJ att informera om och diskutera förslag med trafikhuvudmännen i så god tid att förändringar i tidtabellen kan beaktas i deras planering.

Även i motion 1984/85:387 (c) aktualiseras en rad härmed sammanhängande spörsmål. Motionärerna tar därvid upp frågor om den parallella tåg- och busstrafiken, tidtabellsanpassning, information om tidtabeller, information på järnvägsstationer och tåg m. m., parkeringsplatser vid järnvägsstationer, tidhållighet, taxepolitik, stationsbyggnader och hållplatsskydd samt städning av vagnar.

Det nuvarande oklara ansvarsförhållandet mellan SJ och trafikhuvudmännen när det gäller samordningen av det regionala bussresandet med SJ:s tågtrafik inverkar enligt föredraganden utan tvekan hämmande på utvecklingen. Det är enligt hans mening angeläget att både trafikhuvudmännen och SJ i fortsättningen tar ett ökat ansvar för dessa frågor. Även utskottet finner i hög grad angeläget att så sker. Arbetet bör dock lämpligen ledas av trafikhuvudmännen som redan nu har huvudansvaret för den regionala trafiken. SJ måste emellertid också ta ett ansvar för att samordning verkligen åstadkommes och aktivt medverka till att skapa sådana lösningar.

Det är viktigt, förklaras det vidare i propositionen, att både SJ och trafikhuvudmännen i sin planering ser till att administrativa gränser inte också blir gränser eller trösklar för resenärerna. Endast därigenom kan resenärernas behov tillgodoses på ett bra sätt. För att underlätta det fortsatta samarbetet föreslås att det i varje län bildas särskilda samrådsgrupper mellan SJ och trafikhuvudmännen. Utskottet konstaterar med tillfredsställelse att så sker. Dessa grupper bör enligt propositionen under trafikhuvudmännens ledning svara för att samordningslösningar kommer till stånd i de fall detta är möjligt och ligger i berörda parters intressen. Svenska lokaltrafikföreningen (SLTF) har redan tagit initiativ till bildandet av sådana grupper.

En ökad samordning mellan det regionala resandet och SJ:s interregionala trafik har enligt föredragandens mening stor betydelse för möjligheterna att uppnå det övergripande målet om en tillfredsställande kollektiv trafikservice under resten av 1980-talet och under 1990-talet. Om inte åtgärder vidtas för att åstadkomma denna samordning finns risk att järnvägen under de närmaste åren kommer att bli utsatt för konkurrens från en snabbt uppväxande långväga busstrafik längs järnvägslinjerna i direkt konkurrens med SJ:s tågtrafik. Utskottet delar denna uppfattning.

Den interregionala busstrafiken har enligt föredraganden en viktig uppgift att fylla framför allt i relationer där järnvägen inte kan erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ. Även denna trafik bör dock genom anslutningar kunna samordnas med järnvägstrafiken på ett bättre sätt än i dag vilket borde kunna bidra till ökad effektivitet i transportsystemet. Samhällets begränsade resurser gör dock att det inte finns möjlighet att tillhandahålla parallella fullt utbyggda transportsystem. Det anses därför vara nödvändigt

med en restriktiv hållning när det gäller sådan interregional busstrafik som direkt konkurrerar med tåget.

Med godtagande av vad föredraganden sålunda anfört är utskottet inte berett att i nu förevarande sammanhang biträda yrkandet i motion 1984/85:2888 (m) om att ytterligare restriktioner mot interregional busstrafik ej får aktualiseras. Yrkandet i fråga avstyrks därför.

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

De större stationerna bör enligt propositionen kunna utvecklas till centra för andra transportmedel. På detta sätt skulle stationernas attraktivitet kunna öka vilket vore till gagn för järnvägstrafiken. Bl. a. bör samarbetet utvecklas med andra transportföretag när det gäller biljettförsäljning, information, godsinlämning m. m. De större stationerna kan även rymma annan service än den rent transportmedelsanknutna. Många stationer borde på detta sätt kunna bli i hög grad självbärande. Det gäller speciellt de stationer som ligger i större tätorters centrala delar med ett attraktivt läge ur affärssynpunkt. Det anses också som väsentligt för tågtrafikens utveckling att det i anslutning till stationerna finns parkeringsplatser i tillräcklig omfattning för SJ:s resenärer.

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

Genom det nu anförda, som utskottet i allt väsentligt kan ansluta sig till, torde syftet med yrkandena i motionerna 1984/85:387 (c) om förbättring av SJ:s service till resenärer m. fl., 1984/85:1065 (m) om SJ:s trafik på Norrland, 1984/85:1066 (m) om SJ:s service på Norrlandstågen, 1984/85:1371 (m) yrkandena 1 och 2 om förbättrad miljö i SJ:s personvagnar, m. m., 1984/85:1372 (m) om SJ:s parkeringsplatser för bilar, 1984/85:1543 (s) om samordningsgrupper mellan länstrafikbolagen och SJ, 1984/85:1965 (c) om datorisering av information om kommunikationer, 1984/85:2575 (m) om kommunikationsmöjligheter på tåg, 1984/85:2885 (c) om att länsgränsen inte får bli hinder för smidig persontrafik samt 1984/85:2886 (fp) i vad avser lokala trafikcentra kunna tillgodoses.

Under hänvisning till det nu anförda samt till redan vidtagna eller beslutade åtgärder och då utskottet inte i övrigt funnit sig berett att biträda motionärernas yrkanden om särskilda åtgärder från riksdagens sida med anledning av motionerna bör samtliga yrkanden kunna lämnas utan åtgärd.

Det i motion 1984/85:2890 (vpk) framställda yrkandet att inrättandet och organisationen av de först nämnda samordningsgrupperna mellan SJ och

huvudmännen i varje län skall fastställas i särskild lagstiftning är utskottet inte berett att biträda. Yrkandet härom avstyrks följaktligen.

I motion 1984/85:526 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att fällbara stolar för ryggskadade personer snarast bör insättas i bussar och tåg.

I motion 1984/85:531 (m) begärs att riksdagen uttalar att SJ:s service till vissa rörelsehindrade passagerare måtte förbättras i enlighet med motionens syfte.

Med anledning av dessa yrkanden vill utskottet hänvisa till vissa uttalanden av föredraganden i propositionen. En viktig kundgrupp som SJ tidigare inte tagit tillräcklig hänsyn till anges sålunda vara de handikappade resenärerna. SJ:s vagnar – både nya och äldre – handikappanpassas nu successivt i enlighet med särskilda riktlinjer utfärdade av transportrådet. Av lika stor betydelse för resenärerna är emellertid att servicen till handikappade fungerar tillfredsställande. Bland ett stort antal äldre och handikappade finns en osäkerhet inför längre tågresor. Detta har ofta sin grund i att de är beroende av anslutningsresor till och från järnvägen och att det kan vara nödvändigt att göra en omstigning mellan olika tåg. Redan när resenären beställer resan är det därför önskvärt att besked kan ges om vad för slags assistans som kan erhållas vid på- och avstigning samt vid byte av färdmedel.

En inventering inom SJ sägs vidare visa att det redan i dag finns möjlighet för handikappade att vid ett stort antal stationer få ledsagarhjälp och hjälp med lyft av och på tåget. Det är enligt föredragandens mening naturligt att den fortsatta utbyggnaden av den här typen av service sker successivt och att under ett inledningsskede resurserna koncentreras till vissa linjesträckningar. Han ser det också som angeläget att SJ i nära samråd med handikapporganisationerna kan bygga ut servicen i samverkan med kommunernas färdtjänst, trafikhuvudmännen och taxi. I sammanhanget understryks också betydelsen av att den objektbank som kommer att finnas till hands hos SJ när regeringen vill tidigarelägga investeringar av sysselsättningsskäl även innehåller sådana ombyggnader av stationerna som kan tillgodose handikappades behov i olika avseenden.

Under hänvisning till det nu anförda finner utskottet motionärernas yrkanden inte påkalla någon riksdagens åtgärd och avstyrker följaktligen desamma.

En annan kundgrupp som enligt propositionen bör kunna få fördelar av SJ:s satsningar på persontrafiken är turisterna. Turisttrafiken på inlandsbanan under sommaren nämns som ett exempel på detta. Biltågen är ett annat exempel. Ytterligare insatser för att öka turistresandet med tåg planeras inom SJ. I sammanhanget erinras om att Sveriges turistråd har fått regeringens uppdrag att i samarbete med berörda myndigheter och organisationer ta fram en strukturplan för utvecklingen av turism och rekreation.

För att satsningarna inom persontrafiken skall lyckas krävs enligt föredraganden att även tågtrafiken på anslutningslinjerna utformas så att den blir

attraktiv för resenärerna. Behov finns bl. a. att modernisera den rullande materielen.

Genomförandet av de nya idéerna på persontrafiksidan kräver tillgång till en attraktiv och modern vagnpark. Den nuvarande vagnparken har enligt propositionen en ålderssammansättning som inte tillgodoser kraven från SJ:s kunder. Närmare 37 % av sittvagnarna är t. ex. äldre än 30 år.

Sammanlagt har SJ under senare år fått 200 nya personvagnar levererade. Under år 1984 har ytterligare 40 vagnar beställts. En fortsatt successiv anskaffning av nya personvagnar som i ökad utsträckning anpassas till kundernas olika behov är enligt föredraganden nödvändig om SJ skall lyckas öka sina marknadsandelar. SJ bör därför noggrant överväga hur ytterligare personvagnar kan prioriteras in i investeringsprogrammet.

En helt ny generation sovvagnar krävs vidare. Investeringsbehoven för en sådan satsning skall emellertid ställas mot de effekter som kan uppnås genom en ökad satsning på liggvagnar som har den stora fördelen att de dagtid kan disponeras om och användas som sittvagnar.

Nya direktlinjer i olika relationer via Stockholm skulle enligt föredragandens mening kunna ge underlag för ett ökat resande inte bara mellan ändpunkterna utan också i andra relationer utefter linjerna. SJ överväger nu olika tänkbara alternativ.

Möjligheterna att konkurrera på längre sikt anges till stor del bero på i vilken utsträckning SJ lyckas att på olika sätt minska restiderna genom att bl. a. utveckla nya tågtyper, anpassade för högre hastigheter.

I Sverige måste utvecklingen mot högre tåghastigheter ske på det existerande bannätet. Förutsättningen för att i Sverige minska restiderna i någon större utsträckning är därför en teknik som går att använda på det befintliga relativt kurvrika bannätet. SJ avser, om utvärderingen av inkomna anbud ger ett positivt resultat, att under år 1985 beställa tre snabbtågsprototyper för en försöksverksamhet som beräknas kunna starta år 1988. Under 1990-talet kan antalet snabbtåg komma att bli ett femtiotal under förutsättning att erfarenheterna av försöksverksamheten i tekniskt och ekonomiskt hänseende blir positiva.

De stora restidsvinster som kan erhållas med snabbtåg bör enligt föredragandens bedömning kunna bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportmedel. För detta talar också det mycket stora befolkningsunderlaget i de regioner som kan få tillgång till snabbtåg. Snabbtågen beräknas i ett utbyggt alternativ kunna betjäna nästan 75 % av landets befolkning.

Föredraganden förklarar sig mot den här bakgrunden vara angelägen om att försöksverksamheten med de tre snabbtågen kommer i gång så snart som möjligt. Som förberedelse för detta måste säkerheten förbättras på olika sätt, bl. a. genom att antalet plankorsningar minskas. För att inte snabbtågsprogrammet skall försenas kommer SJ att inom de av statsmakterna angivna ramarna avsätta tillräckliga medel härför.

Behovet av modern rullande materiel för matartrafiken på sidolinjerna är stort. SJ undersöker därför förutsättningarna att snabbt få till stånd försöksverksamhet med lämpliga nya motorvagnar.

För trafiken på sidolinjer med begränsat trafikunderlag bör enligt föredraganden övervägas att ta fram en ny, mindre och lättare motorvagn. Detta kan emellertid bli möjligt endast under förutsättning att rimliga säkerhetskrav kan uppfyllas.

Vad i nu anförda delar anförts, vilket utskottet ansluter sig till, synes i allt väsentligt besvära eller tillgodose de yrkanden som framförts i motionerna 1984/85:2556 (s) om trafikutvecklingen i vissa avseenden inom den framtida järnvägstrafiken, 1984/85:463 (c) i vad avser ökad satsning av SJ på biltåg för turister m. fl., 1984/85:385 (vpk) och 1984/85:2890 (vpk) om turistsatsning på inlandsbanan m. m., 1984/85:2884 (s) om investeringsbehovet för turisttrafiken på bandelen Östersund–Storlien samt 1984/85:735 (vpk) och 1984/85:2890 (vpk) om nya lättare motorvagnar vid SJ. Samtliga dessa yrkanden bör sålunda kunna lämnas utan åtgärd.

Däremot avstyrker utskottet bestämt yrkandet i motion 1984/85:355 (m) om *garantier* från SJ:s sida för turisttrafikens fortbestånd på inlandsbanan. Några sådana garantier bör rimligtvis inte komma i fråga.

5.2 Prissättningen i persontrafiken

Av propositionen framgår när det gäller prissättningen i persontrafiken att utgångspunkten bör vara att SJ skall kunna tillhandahålla ett pris- och rabattsystem som inom ramen för bibehållen lågprisprofil leder till att behovet av statligt stöd på sikt bortfaller. Utskottet delar denna uppfattning. En sådan utveckling ställer emellertid stora krav på SJ att anpassa priser och rabatter till olika kundkategoriers resbehov och betalningsmöjligheter. Självfallet måste enligt utskottet prissättningen i persontrafiken också anpassas till den service som kan erbjudas.

SJ har som framgår av propositionen redan tagit flera steg mot en ordning med mer differentierad prissättning. Det är angeläget att denna utveckling följs av ytterligare åtgärder i snabb takt. Utskottet vill dock understryka vikten av att SJ samtidigt kan erbjuda ett pris- och rabattsystem som är så enkelt och överskådligt som möjligt.

Vad föredraganden anfört i propositionen beträffande prissättningen i persontrafiken liksom vad utskottet nu anfört synes tillgodose syftet med vad som i motion 1984/85:2890 (vpk) anförs om särskild SJ-kampanj för att sälja tomma platser i tågen genom exempelvis rabattåtgärder. Motionen föranleder därför i denna del ingen särskild åtgärd från riksdagens sida. Vidare avstyrks vad som i samma motion anförs bl. a. om att det statliga bidraget för rabattåtgärder i persontrafiken skall bibehållas.

I motionerna 1984/85:2888 (m) och 1984/85:2886 (fp) begärs att SJ själva

får besluta om priser och rabatter i persontrafiken på samma sätt som sedan en tid gäller för godstrafiken. Utskottet vill med anledning härav erinra om att det ligger inom regeringens beslutsområde att delegera fastställande av taxor till SJ. Utskottet konstaterar dessutom att en sådan åtgärd i detta fall skulle ligga helt i linje med vad som anförts i propositionen beträffande vikten av att SJ ges samma förutsättningar att konkurrera på marknaden som andra trafikföretag. Med hänvisning härtill torde syftet med de båda motionerna få anses tillgodosett. Motionerna bör därför i berörda delar inte föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motionerna 1984/85:1984 (m) och 1984/85:2560 (c) begärs att Interrailkortet för äldre återinförs. Utskottet erinrar med anledning härav att det redan ligger inom SJ:s beslutsområde att besluta om olika former av rabatter i persontrafiken utifrån kommersiella utgångspunkter. Motionerna bör följaktligen kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

5.3 Trafiken på prövningsbanorna, m. m.

5.3.1 Nu gällande ordning

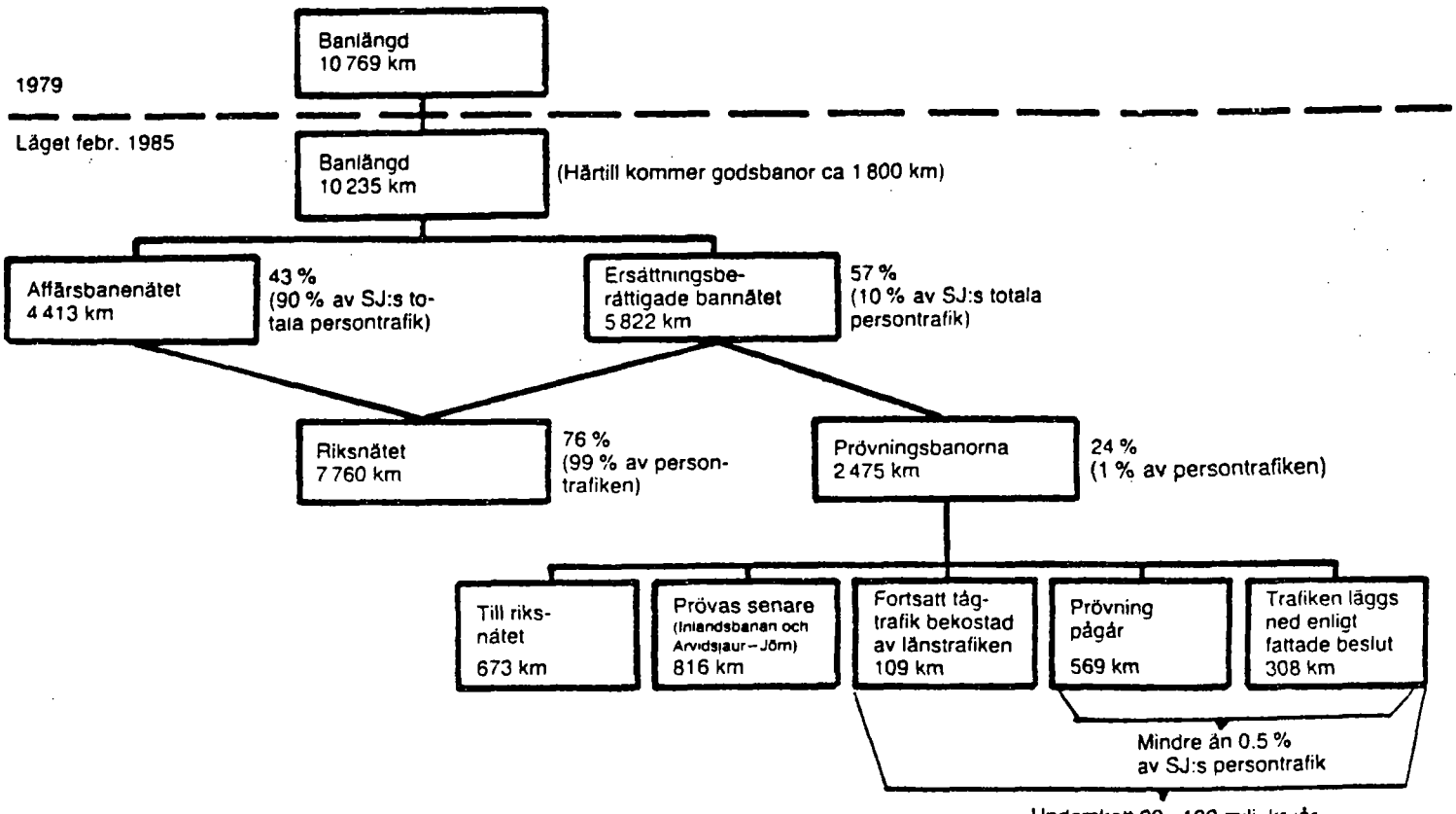
Genom det trafikpolitiska beslutet år 1979 fastställdes mot bakgrund av de höga kostnaderna för trafiken en handläggningsordning för prövning av persontrafiken på de bandelar som inte tillhör riksnätet. Transportrådet och trafikhuvudmännen har nyckelrollen. Om trafikhuvudmännen anser att en överflyttning av trafiken till landsväg är lämplig, bör denna – enligt det trafikpolitiska beslutet – också kunna ske. Transportrådets prövning kan emellertid också leda till förslag att en bana förs in i riksnätet om banan kan anses utgöra en betydelsefull länk i det interregionala trafiksystemet.

År 1983 kompletterades handläggningsordningen med fastare former och regler men med bibehållande av den valfrihet som den ursprungliga ordningen förutsätter. Huvudmännens ställningstaganden till persontrafikens framtid skulle enligt de nya reglerna föreligga före utgången av år 1984. Omläggningen av sådan persontrafik som trafikhuvudmännen inte vill behålla beräknas normalt kunna ske senast den 1 juli 1985. Inlandsbanan har i väsentliga delar undantagits från prövningen i detta första skede.

Handläggningsordningen har också kompletterats med regler för de fall där trafikhuvudmännen önskar behålla trafiken på järnväg. Detta har skett genom att trafikhuvudmännens ansvar för den kollektiva trafiken i resp. län utvidgats till att gälla även sådan järnvägstrafik som är av lokal och regional karaktär. Innebörden av detta är att trafikhuvudmännen får stå för kostnaderna för den trafik de vill behålla på järnväg och förhandla med SJ om villkoren. I de fall överenskommelse om fortsatt tågtrafik inte träffas ankommer det på SJ att redovisa resultatet av förhandlingarna till transportrådet som vidarebehandlar ärendet och överlämnar det till regeringen.

Länstrafikhuvudmännen kan få ett särskilt statsbidrag under en femärspe-

Persontrafiken på SJ:s bannät



riod om de övergår till busstrafik. I de fall trafikhuvudmännen vill ha kvar persontrafiken på järnväg och är beredda att betala för denna tar emellertid också staten ett ekonomiskt ansvar. I sådana fall ankommer det nämligen på statsmakterna att ställa upp med erforderliga resurser i form av investeringar eller förstärkt underhåll så att en tillfredsställande banstandard kan upprätthållas. Staten står således för de kapitalkostnader som baninvesteringarna för med sig. Härigenom har ett delat kostnadsansvar motsvarande det som gäller för landsvägstrafiken införts i de fall persontrafiken skall vara kvar på järnväg.

Med detta system har som föredraganden framhåller trafikhuvudmännen fått förutsättningar att välja mellan olika färdmedel på ett sätt som tillgodoser kraven på konkurrensneutralitet mellan järnvägs- och busstrafik. Som en följd av detta har enligt propositionen trafikhuvudmannen i Jönköping beslutat köpa lokal/regional tågtrafik på vissa bandelar.

Prövningen av den fortsatta persontrafiken skulle enligt det trafikpolitiska beslutet omfatta drygt ett trettiotal bandelar om sammanlagt ca 3 100 km. Genom beslut av riksdagen vid 1982/83 års riksmöte överfördes bandelarna Boden–Haparanda och Landskrona–Kävlinge till riksnätet. Dessa justeringar genomfördes den 1 juli 1983. Genom samma beslut senarelades prövningen av bandelarna Gällivare–Arvidsjaur–Storuman och Brunflo–Sveg–Mora på inlandsbanan. Den prövning som ägt rum i det första skedet fram till år 1985 har därmed omfattat sammanlagt ca 2 270 km. På detta bannät bedrivs endast 1 % av SJ:s persontrafik.

De förhandlingar som förts mellan SJ och trafikhuvudmännen har bl. a. lett till att avtal slutits om fortsatt persontrafik i trafikhuvudmännens regi på följande bandelar:

	Banlängd, km
Jönköping–Vaggeryd	34,9
Nässjö–Åseda (del av linjen Nässjö–Nybro)	73,6
Summa	**108,5**

Regeringens riktlinjer för trafikhuvudmännens köp av tjänster vid SJ har, såsom vidare framhålls, medfört att persontrafiken kan upprätthållas på dessa bandelar. Till grund för trafikhuvudmännens ställningstagande har funnits en långsiktig kostnadskalkyl och en strävan att bygga upp den lokala och regionala kollektivtrafiken i området på en stomme av utökad lågtrafik. För att trygga den överenskomna trafikens fortbestånd kommer SJ att rusta upp banorna för närmare 5 milj. kr. Detta sker i enlighet med de regler som tidigare nämnts och som innebär att statsmakterna tar ansvaret för att en tillfredsställande banstandard skall kunna upprätthållas.

För några bandelar pågår enligt propositionen fortfarande förhandlingar om fortsatt tågtrafik mellan trafikhuvudmännen och SJ samtidigt med diskussioner mellan berörda kommuner och trafikhuvudmän.

5.3.2 Utökning av riksnätet

Vid transportrådets prövning av den framtida trafikformen har det enligt transportrådet i några fall framkommit att flera bandelar utgör betydelsefulla länkar i interregionala förbindelser. Betecknande för dessa bandelar är att de har ett förhållandevis stort antal resande och att andelen interregionala resenärer är hög. I de flesta fall går banorna också genom områden med så stort befolkningsunderlag att det bedöms finnas en framtida utvecklingspotential för persontrafik på järnväg. Föredraganden säger sig dela transportrådets bedömningar i dessa frågor och föreslår att följande bandelar förs till riksnätet fr. o. m. den 1 juli 1985:

	Banlängd, km
Borås–Varberg	84,3
Gårdsjö–Håkantorp	121,1
Bjärka Säby–Västervik	95,9
Torsby–Kil	81,9
Malung–Repbäcken	122,9
Storuman–Hällnäs	167,2
Summa	**673,3**

Utskottet tillstyrker regeringens förslag i nu berörda delar. Härav följer att yrkandena i motionerna 1984/85:438 (c) och 1984/85:2885 (c) i vad avser bandelarna Gårdsjö–Håkantorp, Torsby–Kil, Bjärka Säby–Västervik, Borås–Varberg, Repbäcken–Malung och Storuman–Hällnäs, 1984/85:740 (c) i vad avser bandelen Storuman–Hällnäs, 1984/85:916 (c) i vad avser bandelen Repbäcken–Malung, 1984/85:923 (c) i vad avser bandelen Borås–Varberg, 1984/85:1048 (vpk) om bandelen Hällnäs–Storuman, 1984/85:1051 (c) om bandelen Gårdsjö–Håkantorp och 1984/85:1370 (c) i vad avser bandelen Torsby–Kil inte påkallar någon riksdagens åtgärd. Utskottet avstyrker däremot yrkandet i motion 1984/85:2888 (m) om avslag på regeringens förslag i dessa delar.

5.3.3 Inlandsbanan med bibanor

Enligt riksdagsbeslutet år 1983 skall som tidigare nämnts beslut om prövning av inlandsbanan vad gäller bandelarna Gällivare–Arvidsjaur–Storuman och Brunflo–Sveg–Mora fattas först sedan tillräckliga erfarenheter vunnits av den prövning som sker under det första skedet.

Prövningen av persontrafiken på bandelen Arvidsjaur–Jörn bör enligt transportrådet senareläggas så att den kan ske samtidigt med bandelen Gällivare–Arvidsjaur–Storuman. Föredraganden, som delar transportrådets uppfattning härvidlag, anser inte att det finns skäl att pröva frågan om persontrafikens framtid på de nu nämnda bandelarna förrän efter en period på 4–5 år. Först då sägs det vara möjligt att bedöma de långsiktiga

trafikbehoven med utgångspunkt från möjligheterna att t. ex. öka turismen. I avvaktan på de närmare utvärderingar som behöver göras kommer persontrafiken att bibehållas i princip oförändrad. Detta utesluter inte att berörda trafikhuvudmän kan komma att köpa extra tågtrafik av SJ.

Utskottet tillstyrker vad föredraganden i dessa delar förordat. Under hänvisning härtill avstyrks yrkandena i motionerna 1984/85:354 (vpk), 1984/85:438 (c), 1984/85:740 (c), 1984/85:878 (fp), 1984/85:916 (c) och 1984/85:2885 (c), samtliga yrkanden i vad avser inlandsbanan i dess helhet och bandelen Arvidsjaur–Jörn.

Detsamma gäller motionerna 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) samtliga yrkanden om bandelen Forsmo–Hoting.

Det gäller vidare 1984/85:438 (c), 1984/85:1370 (c), 1984/85:2885 (c), 1984/85:2890 (vpk) och 1984/85:2891 (fp) angående bandelen Kristinehamn–Lesjöfors.

Det gäller likaledes motion 1984/85:2890 (vpk) om trafik på bandelen Lesjöfors–Mora.

Utskottet konstaterar dock – i anslutning till det förut anförda – med tillfredsställelse att de turistsatsningar som hittills gjorts på inlandsbanan har lett till ett ökat tågresande. Detta torde även gälla bandelen Kristinehamn–Lesjöfors. Utskottet utgår också från att SJ tillsammans med olika intressenter noga undersöker förutsättningarna för en mer permanent sommartrafik vilket skulle kunna ha stor betydelse för utvecklingen i de inlandsregioner som berörs av inlandsbanan.

5. 3. 4 Övriga prövningsbanor, m. m.

För övriga prövningsbanor har det enligt föredraganden inte varit aktuellt att uppskjuta prövningen eller att överföra dem till riksnätet. De förhandlingar som förts mellan SJ och trafikhuvudmännen har i de flesta fall ännu inte resulterat i avtal om fortsatt persontrafik på järnväg. Detta beror i första hand på de ekonomiska bedömningar som trafikhuvudmännen gjort men i de flesta fall också på det förhållandet att trafikhuvudmännen anser att en satsning på enbart busstrafik har bättre förutsättningar att ge bygden en tillfredsställande lokal och regional kollektivtrafik. Det utmärkande för banorna i denna kategori är att trafiken är begränsad och att den lokala/regionala karaktären är klart uttalad. Omläggningarna till busstrafik har visat sig såväl samhällsekonomiskt som trafiktekniskt motiverade.

Som resultat av dessa överväganden och på grundval av förslag från transportrådet och beslut av regeringen i varje särskilt fall har persontrafiken sedan det trafikpolitiska beslutet togs år 1979 lagts ned på en banlängd motsvarande ca 530 km. På andra bandelar motsvarande en sammanlagd banlängd på ca 310 km kommer persontrafiken i enlighet med fattade beslut

att läggas ned och ersättas med en utbyggd busstrafik i trafikhuvudmännens regi. I propositionen anges sex bandelar på sammanlagt ca 570 km vara föremål för regeringens prövning. I några av dessa fall diskuteras fortfarande frågan om köp av fortsatt tågtrafik från trafikhuvudmännens sida.

Av betydelse i det sammanhanget är enligt propositionen att driftersättningen till SJ, genom att järnvägstrafiken på ett antal trafiksvaga bandelar nu kommer att bekostas av trafikhuvudmännen eller ersättas av trafik med landsvägsbussar, på några års sikt minskas med i storleksordningen 90–100 milj. kr. per år. Beloppet inkluderar beräknad andel i SJ:s gemensamma kostnader. Till betydligt lägre kostnader för samhället erbjuds berörda regioner en kollektiv trafikservice som är bättre anpassad till de lokala och regionala resebehoven.

Utskottet ansluter sig helt till de bedömningar som sålunda gjorts. Härav följer att utskottet avstyrker följande motionsyrkanden.

Det gäller motionerna 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1370 (c) i denna del och 1984/85:2885 (c) i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) i denna del om bandelen Kil–Deje–Daglösen, 1984/85:438 (c) i denna del och 1984/85:2885 (c) i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) i denna del om bandelen Daglösen–Ställdalen, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1370 (c) i denna del, 1984/85:1975 (c) i denna del, 1984/85:2885 (c) i denna del och 1984/85:2889 (vpk), samtliga yrkanden om banan Arvika–Mellerud, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1963 (s) samt 1984/85:2885 (c) i denna del om banan Örebro–Svartå, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:734 (c), 1984/85:2885 (c) i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) i denna del om banan Karlsborg–Skövde, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1058 (c) och 1984/85:2885 (c) i denna del om banan Flen–Oxelösund, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:2281 (fp) och 1984/85:2885 (c) i denna del om banan Simrishamn–Ystad, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:2549 (c) i denna del och 1984/85:2885 (c) i denna del om bandelen Nässjö–Nybro och 1984/85:438 (c) samt 1984/85:2885 (c) i denna del om bandelen Jönköping–Vaggeryd.

Utskottet avstyrker likaledes yrkandena i motionerna 1984/85:741 (vpk) om bibehållande av persontrafiken på bandelen Falköping–Landeryd, 1984/85:468 (vpk) i denna del och 1984/85:1968 (fp) i denna del, båda yrkandena i vad avser återupptagande av persontrafiken på järnvägen Sölvesborg–Älmhult, 1984/85:326 (c) om järnvägen Finspång–Hjortkvarn, 1984/85:1992 (vpk) om utbyggnad i Hargshamn av hamn för järnvägstransporter samt 1984/85:875 (c) om turisttrafik, m. m. på järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik och 1984/85:1155 (vpk) i vad avser överlåtelse av linjen Växjö–Hultsfred–Västervik till berörda kommuner för turisttrafik, 1984/85:2549 (c) i vad avser turisttrafik m. m. på bandelen Nässjö–Nybro m. m., 1984/85:1974 (c) om järnvägen Ljusdal–Hudiksvall, 1984/85:2188 (fp) om viss järnvägstrafik i Hälsingland, m. m. och 1984/85:1055 (vpk) om återuppbyggnad av järnvägen Malungsfors–Sälen–Särna.

I motion 1984/85:2888 (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om minskning av kostnaderna för trafik på banor som i ringa utsträckning efterfrågas av konsumenterna.

Såsom föredraganden i propositionen framhåller är statens kostnader för persontrafiken på riksnätsdelen av det ersättningsberättigade bannätet mycket stora, vilket dels beror på att antalet interregionala tåg är förhållandevis stort, dels på en låg beläggning i tågen. Mot bakgrund av de stora kostnaderna är det därför av stor betydelse att alla möjligheter tas till vara att ordna en effektiv trafikförsörjning. Det ankommer enligt föredraganden på SJ att vidta de åtgärder som är möjliga för att inom ramen för det av statsmakterna angivna turutbudet bedriva en så effektiv och attraktiv matartrafik till huvudlinjerna som möjligt. I det sammanhanget sägs det vara angeläget att möjligheterna prövas att både ersätta vissa järnvägsförbindelser med buss och att komplettera tågtrafiken med bussförbindelser för att därigenom kunna tillvarata båda trafikmedlens fördelar.

Utskottet delar föredragandens uppfattning härvidlag samt finner under hänvisning till det anförda motionen i denna del inte påkalla någon riksdagens åtgärd.

Förutsättningarna för att långsiktigt bevara godstrafiken på bandelar där persontrafiken lagts ned eller kommer att läggas ned varierar enligt propositionen högst betydligt från bandel till bandel. Näringslivets behov av effektiva transporter måste enligt föredragandens mening vara avgörande för den kvarvarande trafikens framtid. För flera av de berörda bandelarna bedömer han att godstrafiken är av sådan omfattning att den bör ha goda förutsättningar att kunna utvecklas ytterligare. För andra bandelar kan det emellertid bli aktuellt att överväga alternativa transportformer.

I anslutning härtill erinras också om att SJ har ett stående uppdrag att fortlöpande sammanställa och till regeringen komma in med uppgifter om trafiken på de svagaste godsbanorna. Redovisningen skall innehålla uppgifter om trafikmängder, kunder, godsprognoser, ekonomi, behov av investeringar m. m. Vidare skall utformningen av en eventuellt ersättande landsvägstrafik skisseras. Om man vid en bana med förhållandevis små godsmängder överväger övergång till kombinerad trafik lastbil–tåg med omlastning vid lämplig station i närheten, kan forslingsbidrag utgå till godstrafikanterna. Bidraget är avsett att täcka de merkostnader som kan uppkomma. Med forslingsbidragets hjälp och med användande av modern teknik för att hantera enhetslaster bör det i flera fall vara möjligt att gå över till ett samhällsekonomiskt fördelaktigare transportalternativ. Detta får emellertid enligt föredraganden avgöras från fall till fall med utgångspunkt från de av SJ initierade undersökningarna.

5.3.5 Yrkanden om förbättring av persontrafiken m. m. på vissa andra bandelar

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

Det nu anförda gäller yrkandena i motionerna 1984/85:1155 (vpk) i vad avser trafiken på järnvägarna Västervik–Linköping, Oskarshamn–Nässjö och Hultsfred–Linköping med satsningar även på godstrafiken på dessa linjer, 1984/85:1163 (fp) i denna del, 1984/85:1385 (c), 1984/85:2241 (c) i denna del och 1984/85:2702 (s) i denna del, samtliga yrkanden om järnvägen Malmö–Ystad, 1984/85:1163 (fp) i denna del och 1984/85:2241 (c) i denna del om järnvägen Simrishamn–Tomelilla–Ystad, 1984/85:2241 (c) i denna del om järnvägen Malmö–Staffanstorp–Sjöbo samt 1984/85:1163 (fp) i denna del om pendeltåg på sträckorna Malmö–Ystad, Malmö–Trelleborg, Arlöv–Lomma–Kävlinge och Eslöv–Höör. Sistnämnda frågor om pendeltågstrafik torde för övrigt få lösas genom förhandlingar mellan vederbörande läns huvudman och SJ.

Det gäller vidare motionerna 1984/85:1979 (c, fp) om tåguppehåll i Bålsta m. fl. orter, 1984/85:1993 (vpk) om återupptagande av persontrafik vid Bålsta station, 1984/85:622 (c, s, m, fp) om tåguppehåll i Vårgårda m. fl. orter samt 1984/85:1962 (s) i vad avser sovvagnsförbindelsen Östersund–Umeå.

5.3.6 Hanteringen av stationsärenden

Enligt de rutiner för hantering av stationsnedläggningar som tillkom år 1968 på initiativ av riksdagen skall SJ när verket fattat preliminärt beslut om nedläggning av trafik vid en järnvägsstation, underrätta den berörda kommunen. Kommunen kan då inom viss tid begära omprövning av SJ:s preliminära beslut direkt hos regeringen (SFS 1974:1107). Under årens lopp har kommunerna begagnat sig av prövningsrätten vid totalt ca 600 tillfällen.

Föredraganden säger sig nu ämna föreslå regeringen att den nämnda förordningen i fortsättningen enbart skall gälla sådana planerade förändringar på stationerna som berör vagnslasttrafiken. I sammanhanget understryks dock att möjligheterna givetvis kvarstår att enligt förvaltningslagen överklaga SJ:s beslut i de nedläggningsärenden som kan bli aktuella.

I motion 1984/85:2890 (vpk) begärs att riksdagen avslår förslaget om sådan förändring.

Såsom föredraganden framhåller har dock under den sista tiden förutsätt-

ningarna för denna speciella rutin förändrats i väsentliga avseenden.

Länshuvudmannareformen har bl. a. medfört att SJ på ett helt annat sätt än tidigare fått en förhandlingspart när det gäller den framtida persontrafiken vid olika stationer. Huvudmännen är i princip fria att avtala med SJ om omfattningen av persontrafikservicen vid de mindre stationer som kan vara aktuella. Trafikhuvudmännens ansvar för den regionala och lokala persontrafiken har vidare inneburit att SJ inte längre har ansvaret för ersättningstrafikens utformning då persontrafiken på mindre stationer lagts ned.

Utvecklingen under senare år har alltså enligt föredraganden medfört att den särskilda hanteringen av stationsärendena spelat ut sin roll när det gäller persontrafiken. I stället för nuvarande relativt stelbenta hantering av dessa frågor bör därför ett samråd äga rum mellan SJ och trafikhuvudmännen. De tidigare nämnda länsvisa samrådsgrupperna är också enligt föredragandens mening ett lämpligt forum för information och diskussion kring dessa frågor. Vidare bör den särskilda handläggningsordning som gäller för ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer anpassas till de ändrade förutsättningarna. I sammanhanget konstateras slutligen att den nya C-samtekniken medfört att begreppet järnvägsstation inte längre finns kvar i fråga om styckegodstrafik.

Utskottet delar departementschefens uppfattning härvidlag och tillstyrker följaktligen det framlagda förslaget i frågan. Härav följer att utskottet avstyrker motion 1984/85:2890 (vpk) i denna del.

6 Forskning och utveckling, utbildning

Föredraganden understryker inledningsvis att det är nödvändigt att ett kontinuerligt och målinriktat forsknings- och utvecklingsarbete bedrivs i anslutning till SJ:s olika verksamhetsgrenar i syfte att stärka konkurrenskraften inför framtiden. Det tekniska utvecklingsarbetet måste påskyndas både vad gäller fasta anläggningar och rullande materiel. Likaså krävs en snabb utveckling av nya integrerade transportlösningar, där järnvägstransporter kombineras med lastbils- eller busstransporter i en total transportkedja. Detta ställer också krav på ökade FoU-insatser rörande transportsystem, deras teknik och ekonomi m. m.

Inom SJ ingår FoU som en integrerad del i varje avdelnings verksamhet. Merparten av arbetet är emellertid att hänföra till utvecklingsprojekt där industrin ofta är inkopplad. En del andra projekt drivs i samarbete med högskolorna. Den mer omfattande järnvägstekniska forskningen drivs inom den internationella järnvägsorganisationen UIC:s forskningsorgan, till vars verksamhet SJ bidrar. Forskning för långsiktig kunskapsuppbyggnad bedrivs i mycket ringa omfattning inom SJ.

Utvecklingsarbetet inom järnvägsområdet finansieras nästan uteslutande av SJ.

FoU-arbete måste naturligtvis enligt föredraganden även fortsättningsvis

ha sin tyngdpunkt i ett nära samarbete mellan SJ och industrin, där själva utvecklingsarbetet bedrivs inom industrin. SJ:s uppgift bör i första hand vara att utifrån de marknadsbedömningar som verket gör lämna så fullständiga kravspecifikationer som möjligt till de tillverkande företagen.

En kraftfull satsning på datatekniken bör enligt propositionen utgöra en viktig del i det tekniska forsknings- och utvecklingsarbetet vid SJ under resten av 1980-talet och under 1990-talet för att SJ långsiktigt skall kunna hävda sin ställning på transportmarknaden. Föredraganden förutsätter att SJ utarbetar ett samlat och långsiktigt program för införande av nya databaserade system i järnvägstrafiken och satsar tillräckliga resurser på att programmet genomförs. Även utskottet finner det vara angeläget att så sker.

Av stor betydelse sägs i sammanhanget vara det pågående arbetet vid transportforskningsberedningen (TFB) som har ett samordnande ansvar för FoU-verksamheten inom transportsektorn. TFB utarbetar såväl kortsiktiga som långsiktiga program för FoU-insatserna på transportområdet. Den spårbundna trafiken utgör därvid ett viktigt område. Diskussioner pågår mellan TFB, styrelsen för teknisk utveckling (STU) och SJ i syfte att få till stånd ett mera integrerat FoU-program på järnvägssidan, vilket kan få stor betydelse för den fortsatta utvecklingen.

För att tillgodose behovet av forskning och utveckling på järnvägsområdet anses det vidare angeläget att statens väg- och trafikinstitut (VTI) bedriver FoU-verksamhet även på detta område.

En ändrad inriktning av verksamheten vid VTI innebär enligt propositionen att de FoU-resurser som i dag finns vid institutet kan samordnas och utnyttjas effektivare. På många områden har nämligen VTI redan i dag en kompetens som kan utnyttjas för järnvägsorienterad forskning. Det gäller i fråga om sådana trafiksäkerhetsfrågor som är gemensamma för väg och järnväg och även frågor om ergonomi, miljö, fordonsdynamik samt utformning av informationssystem.

Mot bakgrund av det anförda beräknas för budgetåret 1985/86 medelsbehovet till 1 milj. kr. Det förutsätts att regeringen med utgångspunkt i de program som TFB tar fram, ger SJ och VTI i uppdrag att gemensamt utarbeta ett speciellt forskningsprogram som underlag för hur de medel som ställs till VTI:s förfogande för den järnvägsorienterade FoU-verksamheten skall användas.

Utskottet finner det för sin del vara av vikt att det järnvägsorienterade FoU-arbetet far en sådan vidgad omfattning som föreslås i propositionen. Vidare förutsätter utskottet att all den erfarenhet och kompetens som torde finnas hos såväl VTI som SJ effektivt tas till vara i det nära samarbete dem emellan som bör bli följden av förslagets genomförande.

I propositionen erinras vidare om den verksamhet som pågår genom det år 1981 bildade Swederail, som genom konsulttjänster erbjuder andra länder hjälp vid införandet av ny järnvägsteknik.

En möjlighet att sprida kunnnande och erfarenhet till andra länder som

enligt föredragandens mening bör undersökas är att i Sverige inrätta en internationell järnvägsutbildning. I ett stort antal länder i tredje världen finns järnvägsföretag som är i stort behov av både teknisk upprustning och tillgång till välutbildad personal.

SJ avser mot den bakgrunden att närmare undersöka förutsättningarna för att i Sverige inrätta en sådan internationell järnvägsutbildning.

Vad föredraganden i här berörda delar i övrigt anfört föranleder inte någon erinran från utskottets sida. Utskottet tillstyrker därför de framlagda förslagen i ämnet.

I motion 1984/85:2882 (s) yrkas att riksdagen ger regeringen till känna *dels* att den utökning av VTI:s forskningsresurser som föreslås i propositionen lokaliseras till Borlänge för att dra nytta av samordningsfördelar, *dels* att riksdagen ger regeringen till känna att av samma skäl möjligheterna att flytta hela VTI:s verksamhet till Borlänge utreds.

I anslutning härtill framhåller motionärerna att VTI, som är lokaliserat till Linköping, nu bedriver forskning inom trafiksäkerhetsområdet. En stor del av uppdragen kommer från två statliga verk, vägverket och trafiksäkerhetsverket i Borlänge. En samlokalisering av FoU-verksamheten med dessa verk hade varit till gagn för alla parter. I samband med att VTI:s verksamhet nu föreslås byggas ut med forskning även inom järnvägsområdet, finns enligt motionen förutsättningar för att lokalisera åtminstone en del av VTI:s verksamhet till Borlänge i anslutning till vägverket och trafiksäkerhetsverket för att dra nytta av det kunnande och den kompetens som finns inom de båda verken.

Utskottet är emellertid inte berett att enbart på de i motionen anförda skälen tillstyrka en lokalisering till Borlänge av den FoU-verksamhet det här gäller. Än mindre synes någon särskild utredning nu påkallad om flyttning av hela VTI:s verksamhet till Borlänge. Motionen avstyrks därför.

7 SJ:s organisation

I juni 1982 infördes en ny central organisation. SJ har nu ett huvudkontor med åtta avdelningar. SJ resebyrå utgör en egen division direkt under chefen för SJ.

En ny fältorganisation infördes den 1 februari 1983. Den innehåller åtta marknadsregioner direkt under chefen för SJ. Inom varje region finns ett regionkontor, som skall sköta bl. a. planering, trafikledning, marknadsföring och försäljning. Inom varje region finns vidare ett antal produktionsområden för den löpande produktionsledningen.

Inom banavdelningen finns i fältorganisationen åtta banregioner med produktionsområden.

Inom maskinavdelningen finns sex verkstadsregioner med huvudverkstäder och driftverkstäder. Huvudverkstaden i Åmål är dock organisatoriskt

placerad direkt under chefen för maskinavdelningen.

Styckegodsverksamheten är organiserad i en särskild division inom godstransportavdelningen. Inom divisionen finns elva styckegodsdistrikt. Arbetet bedrivs i nära samarbete med Svelast. Inom persontrafikavdelningen utgör busstrafiken en egen division. Det finns åtta bussregioner, som är indelade i busstrafikområden och verkstäder. Den 1 juni 1984 blev även malmbanan en division med eget resultatansvar för tågdrift, bana, verkstäder m. m.

Som föredraganden framhållit bör SJ även fortsättningsvis ha mycket stora befogenheter att organisera sin egen verksamhet för att uppnå ökad effektivitet i järnvägstrafiken.

I propositionen understryks också nödvändigheten av att SJ genom fortsatta successiva förändringar anpassar organisationen till vunna erfarenheter och nya behov. SJ är med sina 38 000 anställda ett av landets största företag. Storleken och den komplexa verksamheten gör det, trots inslaget av många olika verksamhetsområden som är starkt integrerade med varandra, nödvändigt att dela upp verksamheten i väl avskiljbara delar. Dessa enheter måste enligt föredragandens mening också få ett så fullständigt resultatansvar som möjligt. Detta gäller inte minst SJ:s huvudsakliga verksamhetsgrenar, persontrafik och godstrafik.

SJ kommer enligt propositionen i sitt fortsatta arbete med att utveckla resultatansvaret för person- och godstrafiken även att överväga vilka organisatoriska anpassningar som bör göras. En möjlighet som enligt föredragandens mening bör undersökas närmare är att person- och godstrafikavdelningarna ombildas till resultatansvariga divisioner på liknande sätt som SJ Resebyrå, bussverksamheten och malmbanan. SJ avser nu också att undersöka förutsättningarna för en sådan ökad divisionalisering inom SJ och beskriva de effekter, bl. a. i form av förändringar av SJ:s organisation, som kan bli nödvändiga som en följd av detta. Utskottet finner det angeläget att så sker.

Genomförandet av propositionens förslag i olika hänseenden ställer, som föredraganden framhåller, mycket stora krav på ledningsfunktionen inom SJ. Detta medför att styrelsens ställning måste ytterligare stärkas samt att den får ett ökat ansvar som koncernstyrelse.

SJ bör i enlighet med det anförda ha stora befogenheter att organisera sin egen verksamhet. En konsekvens av detta blir att företaget självt bör få ta ställning beträffande förändringar som innebär ökning eller minskning av antalet regioner – frågor som f. n. måste underställas riksdagen. Utskottet tillstyrker därför förslaget att SJ:s styrelse fortsättningsvis får ansvaret att besluta hur SJ skall vara organiserat, även vad gäller den regionala organisationen.

Föredraganden tar i anslutning till förut berörda spörsmål även upp frågan om verkstadsorganisationen. Denna byggdes upp i början av 1900-talet och är därför anpassad till den tidens förutsättningar vad gäller trafik och

rullande materiel. Härtill kommer att organisationen totalt sett har överkapacitet. Kostnaden för verksamheten är drygt 1 miljard kronor, eller ca 15 % av SJ:s totala kostnader. En viktig målsättning är därför enligt föredragandens mening att SJ genomför ytterligare rationaliseringar och successivt anpassar antalet verkstäder och storleken på dessa till framtidens behov. Det ligger inom SJ:s beslutsområde att avgöra på vilka platser verkstäder lämpligen bör vara lokaliserade och hur de skall vara dimensionerade.

Utskottet delar föredragandens uppfattning härvidlag. Det bör således helt ankomma på SJ att på företagsekonomiska grunder pröva härom uppkommande frågor.

I överensstämmelse härmed och under hänvisning i övrigt till det anförda avstyrker utskottet yrkandena om åtgärder från riksdagens sida med anledning av motion 1984/85:1985 (s) i vad avser ny vagnverkstad för SJ i Borlänge och de båda likalydande motionerna 1984/85:1967 (vpk) och 1984/85:2559 (vpk) i vad avser bibehållande av SJ:s verkstad i Östersund.

I motion 1984/85:2885 (c) återkommer motionärerna till det av centerpartiet vid förra riksmötet framlagda förslaget om att en särskild ledning inom SJ bör tillsättas för det ersättningsberättigade nätet.

En sådan ledning skulle enligt motionärerna kunna ägna hela sin kraft åt att utveckla trafiken på dessa banor. Kontakter bör genom denna ledning t. ex. tas med resp. regions näringsliv för att utröna hur servicen till lägsta möjliga kostnader skall kunna anpassas till behoven.

Motionärerna har inte närmare gått in på hur en sådan organisation skulle genomföras och kunna fungera. Utskottet kan för sin del och med hänsyn jämväl till vad som förut anförts beträffande organisationsfrågornas lösning inte finna det rimligen motiverat att på de av motionärerna anförda skälen begära att en sådan särskild ledning tillsätts och avvisar därför förslaget härom. Motionen avstyrks följaktligen i denna del.

I motion 1984/85:2888 (m) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om SJ:s företagsform.

Den affärsverksform SJ bedriver sin verksamhet i är enligt motionen förenad med en rad nackdelar, vilket förhindrar att SJ sköts på ett konkurrenskraftigt sätt. Företaget bör därför byta företagsform och i likhet med konkurrenterna i framtiden drivas i aktiebolagsform.

Ett byte av företagsform skulle också innebära att SJ:s ledning själv kunde fatta beslut i de rader av företagsfrågor som den nu rådande företagsformen tvingar riksdag och regering att ta ställning till.

Såsom utskottet anförde vid fjolårets behandling av motion i samma ämne (TU 1983/84:17) har tidigare utredningsförslag i denna fråga inte lett till något beslut från statsmakternas sida. De vid 1984 års början väckta motionerna i fråga om ombildning till aktiebolag av affärsverken avstyrktes av finansutskottet i dess betänkande FiU 1983/84:25. Nämnda utskott ansåg därvid bl. a. det vara av stor vikt att statsmakterna själva utövar ett effektivt

inflytande över alla större investeringar. En utveckling som innebure att affärsverken ombildas till aktiebolag skulle medföra att detta inflytande i stället utövades av bolagens styrelser. Under hänvisning bl. a. härtill avstyrkte finansutskottet yrkandena i fråga.

Finansutskottets förslag godtogs sedermera av riksdagen.

Trafikutskottet erinrade för sin del om att regeringen i juli 1983 tillsatte en särskild kommitté för att utreda frågan om ledningen av de statliga myndigheterna (C 1983:04) samt om innehållet i direktiven för utredningen. Bl. a. skall enligt dessa en inventering göras av de olika formerna för affärsverken för att organisera ledningsfunktionen med utgångspunkt i en indelning av myndigheterna efter deras uppgifter i stort, t. ex. affärsdrivande myndigheter, myndigheter som svarar för s. k. faktiskt handlande (forskning, undervisning, vård, tillverkning, byggande etc.), myndigheter med utpräglat förvaltande uppgifter samt stabsmyndigheter.

Även när det gäller finansieringsformerna måste, sägs det vidare, i sammanhanget vissa betydelsefulla skillnader uppmärksammas. Därvid avses – utöver distinktionen anslagsfinansiering/intäktsfinansiering – främst skillnaden mellan å ena sidan myndigheter med sådan "egentlig" näringsverksamhet som ger intäkter utifrån och som helt eller delvis bedrivs under konkurrens, t. ex. vissa affärsverk och deras koncerner, och å andra sidan myndigheter där uppdrags- och avgiftsfinansieringen inte har kommersiella orsaker.

Under hänvisning bl. a. till relaterade omständigheter avstyrkte trafikutskottet det då aktuella motionsyrkandet.

Utskottet, som alltjämt är av samma uppfattning, vill i anslutning härtill framhålla att ett genomförande av de i förevarande proposition framlagda förslagen om SJ:s organisation och verksamhet m. m. möjliggör för SJ att i långt högre grad än tidigare driva sin verksamhet i mera affärsmässiga och självständiga former. Vad beträffar den mera principiella frågan om aktiebolagsform för de affärsdrivande kommunikationsverken återkommer utskottet för övrigt härtill framdeles vid behandlingen av vissa motioner om den statliga trafikpolitiken m. m.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandet i fråga.

8 Koncernfrågor

8.1 Innebörden av propositionens förslag (utskottets ställningstagande härtill s. 68 o. följ.)

I propositionen föreslås att statsmakterna lägger fast en långsiktig strategi för det fortsatta samarbetet inom SJ-koncernen samt att ett särskilt förvaltningsbolag bildas "mellan" SJ och dotterbolagen med uppgift att vara

ett instrument för verket och SJ:s styrelse vid samordningen av verksamheten inom koncernen.

Av propositionen framgår att SJ genom årens lopp har utvecklat en koncernorganisation som skall kunna erbjuda transportköparna olika transporttjänster. Däremot har SJ inte utvecklat någon långsiktig strategisk plan för koncernsamverkan. Dessa förhållanden har bidragit till att SJ-koncernen i dag innehåller både bolag med verksamhetsgrenar som kompletterar SJ:s egen verksamhet och bolag som i vissa avseenden bedriver konkurrerande verksamheter. Ett par av företagen i koncernen har svag lönsamhet och/eller strukturella problem, vilket gör den långsiktiga utvecklingen osäker.

Föredraganden framhåller att behovet av en totalsyn på transporterna ökar. För att järnvägen skall ha möjlighet att öka sina marknadsandelar är det nödvändigt att järnvägen tillsammans med andra transportmedel i samordnade transportlösningar kan erbjuda ett konkurrenskraftigt alternativ. Detta förutsätter ett nära samarbete mellan SJ och andra transportföretag både inom och utom den egna koncernen. I propositionen ges flera exempel som visar på klara fördelar med ett sådant samarbete.

Inom SJ-koncernen behövs ett ökat samarbete såväl mellan SJ och SJ:s dotterbolag som mellan de olika dotterbolagen för att utveckla en rationell och sammanhållen transportorganisation där de olika transportmedlens fördelar kan utnyttjas i samordnade transportlösningar. Detta utgör enligt föredraganden grunden för den strategi som bör vara vägledande för koncernens fortsatta verksamhet. Konkurrens skall därför i första hand förekomma mellan olika transportlösningar som kan innehålla skilda kombinationer av transportmedel. Den naturliga utgångspunkten för SJ bör vara att så långt som möjligt försöka få lastbilsföretagen att anlita SJ för undervägstransporter i stället för att man skall konkurrera om varje enskild kund och transportrelation.

En förutsättning för att SJ även i framtiden skall ha ett dominerande ägarinflytande i andra företag bör mot den här bakgrunden vara att den verksamhet som bedrivs i dotterbolagen utgör ett naturligt komplement till SJ:s egen verksamhet. Föredraganden framhåller att SJ och dotterbolagen bör ha ett gemensamt intresse av att utveckla järnvägstrafiken och öka SJ:s marknadsandelar. Av detta följer bl. a. att det inom SJ-koncernen inte bör förekomma verksamheter som primärt konkurrerar med varandra. Vidare bör, om ytterligare verksamheter skall inordnas i koncernen, gälla att de samtidigt bidrar till att stärka SJ-gruppens och då främst järnvägens konkurrenskraft.

Dotterbolagen bör enligt föredraganden heller inte utan att särskilda skäl föreligger, bedriva likartad verksamhet även om de inte direkt konkurrerar med varandra.

Utgångspunkten för om en verksamhet skall bibehållas inom affärsverkets ram eller om den skall skiljas ut från SJ skall enligt föredraganden vara på

vilket sätt den största effektiviteten uppnås ur verkets samlade synpunkt. Klara fördelar med bolagsbildning jämfört med t. ex. divisionalisering måste enligt föredraganden kunna påvisas om bolagsformen skall väljas.

En annan utgångspunkt för en långsiktig koncernstrategi bör vara att företag med verksamhet av enbart industriell tillverkningskaraktär normalt inte bör ligga inom koncernen om inte särskilda skäl föreligger.

Förutsättningen för att få till stånd ett ökat samhällsinflytande över bolagsgruppen inom SJ-koncernen är enligt föredraganden att SJ:s styrelse får ett samlat ansvar för koncernfrågorna och kan fungera som koncernstyrelse på ett betydligt mer markerat sätt än i dag. Chefen för SJ skall vara koncernchef.

När det gäller själva genomförandet av koncernstrategin föreslås i propositionen att ett särskilt förvaltningsbolag inrättas "mellan" SJ och dotterbolagen med uppgift att förvalta dotterbolagens aktier och att vara ett instrument för verket och koncernstyrelsen vid samordningen av verksamheten i de olika dotterbolagen så att de tillsammans med SJ bildar en sammanhållen företagsgrupp som kan styras på ett effektivt sätt. Detta innebär att förvaltningsbolaget även spelar en aktiv roll när det gäller samordningen mellan dotterbolagen och SJ.

Med ett förvaltningsbolag ankommer det på koncernstyrelsen att med utgångspunkt i de riktlinjer som statsmakterna anger, fastställa arbetsuppgifter och kompetensområde för bolaget. Styrningen av bolagsgruppen blir därmed enligt föredraganden ändamålsenlig. Klara mål och strategier kan fastställas för förvaltningsbolagets verksamhet och en rationell organisation kan byggas upp. Härigenom skapas förutsättningar för att samordna verksamheten i de olika dotterbolagen på ett effektivt sätt så att dubblerande verksamheter och konkurrens gentemot SJ kan undvikas. Vidare skapas bättre möjligheter att samordna den finansiella förvaltningen vad gäller kapitalanskaffning, finansiella styrmål, fördelning av de finansiella resurserna mellan olika dotterbolag m. m.

Föredraganden framhåller också att man med ett förvaltningsbolag får goda möjligheter att utforma ett enhetligt rapporteringssystem som grund för bl. a. en gemensam koncernredovisning för bolagsgruppen. En annan fördel är att uppföljning av effektivitet och resultat kan samordnas på ett rationellt sätt. I ansvaret ligger bl. a. kartläggning av risker inom bolagsgruppen, utveckling av styrsystem, analys av investeringsförslag samt konsultarbete gentemot dotterbolagen i administrativa och finansiella frågor.

Förutom de samordningsfördelar som kan uppnås genom ett förvaltningsbolag kan koncernbidrag lämnas mellan de dotterbolag vars aktier till mer än 90 % förvaltas av förvaltningsbolaget.

Huvudmotivet för förslaget om bildande av ett förvaltningsbolag i stället för att ansvaret för samordningsfrågorna läggs inom verket är enligt föredraganden att genomförandet av den föreslagna koncernstrategin ställer krav på högst betydande arbetsinsatser. Det framhålls också att SJ står inför stora ekonomiska och strukturella problem varför enligt föredraganden varje

avlastning av SJ:s verkställande ledning är både önskvärd och nödvändig.

I propositionen föreslås att det får ankomma på regeringen att besluta om bildandet av förvaltningsbolaget. Bolaget bör enligt föredraganden kunna börja sin verksamhet vid årsskiftet 1985/86.

Det bör enligt föredraganden ankomma på regeringen att bestämma hur styrelsen i förvaltningsbolaget skall utses. Generaldirektören i SJ bör i sin egenskap av koncernchef vara ordförande i förvaltningsbolagets styrelse medan verkställande direktören i förvaltningsbolaget bör vara ordförande i styrelserna för åtminstone de större dotterbolagen.

Förvaltningsbolaget skall i enlighet med aktiebolagens föreskrifter förvärva, förvalta och avyttra aktier, ställa erforderlig borgen gentemot dotterbolag och andra bolag vars aktier förvaltas av förvaltningsbolaget samt vidare, i egenskap av bolagsstämma, besluta om ändringar i dessa bolags bolagsordningar. Föredraganden framhåller i detta sammanhang att det är viktigt att sådana förändringar av verksamhetens inriktning som är av större betydelse för koncernen prövas av koncernstyrelsen.

Regeringen föreslås få riksdagens bemyndigande att medge SJ rätt att teckna aktier i förvaltningsbolaget, att ställa erforderlig borgen för förvaltningsbolagets räkning och att i mån av behov göra erforderliga aktieägartillskott i bolaget. Behovet av aktiekapital beräknas uppgå till ca 100 milj. kr. vilket beräknas kunna tillgodoses genom ianspråktagande av befintliga medel inom bolagsgruppen.

Det är enligt föredraganden omöjligt att förutse om några förändringar i bolagsbilden inom koncernen kan bli aktuella innan förvaltningsbolaget påbörjar sin verksamhet. Om förändringar i form av förvärv eller avyttring av aktier aktualiseras av SJ före denna tidpunkt föreslås därför att det får ankomma på regeringen att besluta i varje enskilt fall, oavsett aktiernas värde, med utgångspunkt i den koncernstrategi som redovisas i propositionen. Det bör vidare enligt föredraganden ankomma på regeringen att i samband med att beslut fattas om bildande av förvaltningsbolaget, närmare ange de bolag vars aktier skall förvaltas av förvaltningsbolaget.

Aktier i intressebolag med verksamhet som har direkt järnvägsanknytning föreslås förvaltas direkt av SJ. Dotterbolaget SJ Invest föreslås kvarstå som dotterbolag direkt under SJ på grund av bolagets särställning som finansieringsbolag för verkets egna investeringar.

För de fall SJ även fortsättningsvis kommer att förvärva och avyttra aktieposter i bolag vars aktier inte är avsedda att förvaltas av förvaltningsbolaget föreslår föredraganden att nuvarande regler även fortsättningsvis bör gälla. För närvarande får SJ efter medgivande av regeringen – intill ett belopp av 2 milj. kr. utan riksdagens medgivande i det särskilda fallet – förvärva, förvalta och avyttra aktier i bolag. Regeringen beslutar vidare i varje särskilt fall utan riksdagens medgivande om borgensåtaganden intill ett belopp på 10 milj. kr. per företag om borgensåtagandet följer av aktieinnehav. Föredraganden föreslår att beloppen höjs till 5 milj. kr. för förvärv, förvaltning och avyttring av aktier och till 15 milj. kr. för borgensåtaganden. Förvärv,

förvaltning och avyttring av aktier upp till ett värde av 500 000 kr. i varje särskilt fall bör dock enligt föredraganden få beslutas av SJ utan regeringens godkännande.

8.2 Ställningstagande till förslagen

Utskottet vill inledningsvis erinra om att utskottet vid flera tillfällen uttalat önskemål om ett närmare samarbete mellan SJ och de i SJ-koncernen ingående bolagen. Förslagen i propositionen beträffande koncernstrategi och bildande av ett förvaltningsbolag mellan SJ och SJ:s dotterbolag ligger enligt utskottets mening i linje med dessa önskemål. Ett väl fungerande samarbete mellan såväl SJ och dotterbolagen som mellan de olika dotterbolagen utgör enligt utskottet en förutsättning för att de ekonomiska mål som ställs upp med den i propositionen föreslagna och av utskottet förordade investeringsmodellen skall kunna uppnås.

Av propositionen framgår att koncernfrågorna liksom frågan om SJ:s kostnadsansvar har behandlats av en interdepartemental arbetsgrupp där också SJ och verksledningskommittén varit representerade. Enligt utskottets mening kan mot bakgrund bl. a. härav samt vad i propositionen i övrigt anförts de nu framlagda förslagen läggas till grund för beslut. Utskottet avstyrker därför motion 1984/85:2890 (vpk) i denna del i vilken föreslås att riksdagen beslutar avslå propositionen i vad avser frågan om SJ:s koncernstrategi och organisation på bolagsbasis och som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förnyad utredning av SJ:s organisation.

Utskottets uppfattning är att den i propositionen redovisade koncernstrategin synes utgöra en lämplig grund för den fortsatta järnvägspolitiken och för samarbetet inom SJ-koncernen. Det bör i sammanhanget understrykas att samordningsmöjligheter av högst betydande omfattning därvid erbjuds både inom ramen för koncernen och med företag utanför denna.

Av stor betydelse för möjligheterna att uppnå ytterligare samordningsfördelar är enligt utskottet den modifierade syn på konkurrensen inom transportsektorn som propositionen ger uttryck för och som innebär att det i första hand är olika transportlösningar innehållande kombinationer av flera trafikslag som skall konkurrera med varandra. I detta sammanhang bör understrykas att SJ så långt möjligt bör försöka få lastbilsföretagen att anlita järnvägen för undervägstransporter i stället för att man skall konkurrera om varje enskild kund och transportrelation. En sådan utveckling är enligt utskottets uppfattning en förutsättning inte bara för att kombitrafiken skall utvecklas i enlighet med vad utskottet tidigare anfört utan också för att den nya koncernstrategin totalt sett skall kunna genomföras.

Av vad som nu anförts följer, vilket utskottet särskilt vill understryka, att den verksamhet som bedrivs i dotterbolag till SJ skall utgöra ett naturligt komplement till SJ:s egen verksamhet. SJ och dotterbolagen skall alltså ha ett gemensamt intresse av att utveckla järnvägstrafiken och öka SJ:s marknadsandelar. Det är alltså utskottets uppfattning att det inom SJ-

koncernen inte skall förekomma verksamheter som konkurrerar med varandra. Om ytterligare verksamheter skall inordnas i koncernen skall på motsvarande sätt gälla att de skall bidra till att stärka SJ-gruppens och då främst järnvägens konkurrenskraft.

Utskottet finner sig även kunna godta vad i propositionen anförts beträffande de övriga delarna av den föreslagna koncernstrategin. Enligt utskottets mening är det således naturligt att så långt möjligt samla kompetens och resultatansvar för ett speciellt verksamhetsområde till ett enda bolag när detta är möjligt. Likaså bör inom koncernen normalt inte finnas företag med verksamhet med enbart tillverkningskaraktär om inte särskilda skäl för detta föreligger. Det är också väsentligt att förslag om att avskilja delar av SJ:s egen verksamhet till dotterbolag föregås av mycket noggranna analyser av för- och nackdelar. Utgångspunkten för om en verksamhet skall bibehållas inom affärsverkets ram eller om den skall skiljas ut från SJ skall vara på vilket sätt den största effektiviteten uppnås.

En av grundförutsättningarna för att den nya koncernstrategin skall kunna genomföras är enligt utskottets mening att SJ:s styrelse får ett samlat ansvar för koncernfrågorna på det sätt som propositionen ger uttryck för. En viktig uppgift för SJ-styrelsen blir att vidareutveckla och ytterligare konkretisera koncernstrategin inom ramen för de riktlinjer som statsmakterna lägger fast. Utskottet vill understryka vikten av att styrelsen med utgångspunkt i dessa riktlinjer fastställer de övergripande mål som skall gälla för verksamheten inom koncernen, strategi, affärsidé och långsiktiga planer för koncernens utveckling samt beslutsregler, regler för rapportering, finansiell planering och samordning m. m.

En annan förutsättning för att koncernstrategin skall kunna genomföras är enligt utskottet att ett förvaltningsbolag bildas mellan SJ och dotterbolagen i enlighet med vad som anförs i propositionen. Genom att ett förvaltningsbolag bildas kan SJ:s verkställande ledning koncentrera sig på att förbättra ekonomin i järnvägstrafiken vilket är nödvändigt om SJ skall kunna leva upp till de nya förutsättningar som ges verket i form av ändrat kostnadsansvar och ny investeringsmodell.

Förvaltningsbolaget får ett flertal mycket viktiga samordningsuppgifter inom SJ-koncernen. Utskottet vill understryka att detta ansvar inte bara gäller samordning mellan de olika dotterbolagen utan också mellan SJ och dotterbolagen. Det ankommer som framgår av propositionen på koncernstyrelsen att med utgångspunkt i de riktlinjer som statsmakterna anger, fastställa arbetsuppgifter och kompetensområde för bolaget. Härigenom åstadkommes enligt utskottet en ändamålsenlig styrning av bolagsgruppen. Genom att förutsättningarna för att samordna verksamheten på ett effektivt sätt ökar kan dubblerade verksamheter och konkurrens gentemot SJ undvikas, vilket utskottet fäster särskilt stor vikt vid.

I motion 1984/85:2885 (c) hemställs att riksdagen godkänner den i motionen förordade koncernstrategin för SJ-koncernen. Motionärerna

framhåller att SJ:s koncernstrategi bör baseras på ett nära samarbete med sådana dotterbolag vars verksamhet är en direkt komplettering till tågtrafiken. I övriga fall bör dotterbolagen utförsäljas. Vad som är en "direkt komplettering" till tågtrafiken bör enligt motionärerna tolkas restriktivt och innebär alltså att vissa dotterbolag kan utförsäljas. Motionärerna accepterar propositionens förslag om ett särskilt förvaltningsbolag under förutsättning att det innebär en sådan avlastning för SJ:s generaldirektör att han helt kan koncentrera sig på att förbättra SJ:s resultat.

Som framgått av vad utskottet tidigare anfört tillgodoses de av motionärerna framlagda förslagen av vad i propositionen anförts beträffande förslag till koncernstrategi och bildande av ett förvaltningsbolag med uppgift att ansvara för samordningen inom SJ-koncernen. Under hänvisning härtill synes motionsyrkandet kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs i denna del att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om översyn av SJ:s företagsinnehav. Målsättningen för SJ:s företagsinnehav skall enligt motionärerna vara att de företag vilka utgör ett naturligt komplement till järnvägstrafiken skall behållas. ASG AB anges som ett exempel på ett företag som bör försäljas.

I motion 1984/85:2886 (fp) hemställs i denna del att riksdagen beslutar att begära att regeringen vidtar åtgärder för att SJ skall sälja sina andelar i ASG AB, GDG Biltrafik AB, AB Landtransport och AB Swedcarrier samt återkommer med en plan över vilka ytterligare företag som bör säljas. Motivet är enligt motionärerna att dessa bolag inte har naturlig koppling till SJ:s verksamhet.

De nämnda motionsyrkandena synes enligt utskottets uppfattning bygga på vad som i propositionen anförts om att dotterbolag inom SJ-koncernen skall utgöra naturliga komplement till SJ:s egen verksamhet. Innebörden av den förordade koncernstrategin är emellertid såsom framgår av propositionen att det ankommer på SJ:s styrelse och förvaltningsbolaget att besluta om avyttring av aktier i dotterbolag liksom om förvärv av aktier, borgensåtaganden m.m. En viktig uppgift blir alltså att se över SJ:s företagsinnehav. Utskottet förutsätter att de åtgärder som kan bli nödvändiga med anledning härav genomförs i enlighet med den förordade koncernstrategin. Mot den bakgrunden anser utskottet att de båda nämnda motionsyrkandena kan lämnas utan åtgärd.

Med samma motivering avstyrks motion 1984/85:2890 (vpk) i denna del i vilken föreslås att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om verksamheten vid AB Gävle Vagnverkstad (AGEVE). I motionen framhålls att det finns ett behov av snara åtgärder i syfte att trygga och utveckla verksamheten vid AGEVE.

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs i denna del att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utarrendering av café- och restaurangverksamhet till privata entreprenörer. Liknande förslag förs fram i motion 1984/85:1371 (m) i denna del. Utskottet konstaterar även med anledning av dessa båda yrkanden att det ankommer på SJ och förvaltningsbolaget att besluta i frågor av denna typ inom ramen för den nya koncernstrategin. Motionsyrkandena avstyrks därför.

Utskottet delar föredragandens uppfattning beträffande svårigheterna att förutse om några förändringar i bolagsbilden inom koncernen kan bli aktuella innan förvaltningsbolaget påbörjar sin verksamhet den 1 januari 1986. För att möjliggöra en smidig övergång har utskottet inget att erinra mot att regeringen före denna tidpunkt får besluta om förvärv eller avyttring av aktier i dotterbolag oavsett aktiernas värde under förutsättning att de aktualiserade förändringarna kan anses ligga i linje med den nya koncernstrategin.

Utskottet har slutligen inga erinringar mot vad föredraganden föreslagit beträffande regler för förvärv och avyttring av aktier i bolag vars aktier inte är avsedda att förvaltas av förvaltningsbolaget.

9 Anslagsfrågor för budgetåret 1985/86, m. m.

9.1 Anslagsbeteckningar och bokslutsår

De förordade nya riktlinjerna för järnvägspolitiken innebär en ändrad anslagsmässig behandling av SJ. Den nya investeringsmodellen innebär att i princip endast investeringar i fasta anläggningar fortsättningsvis finansieras över statsbudgeten samt att dessa investeringar delas in i två huvudgrupper, nämligen investeringar i järnvägens infrastruktur resp. investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar. Följande fyra anslag tas upp i statsbudgeten för budgetåret 1985/86, nämligen D 1. Investeringar i järnvägens infrastruktur, D 2. Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar, D 3. Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster och D 4. Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar. Anslagsanvisningen för sistnämnda ändamål tillstyrks av utskottet i dess betänkande TU 1984/85:23.

SJ kommer i enlighet med förslagen i propositionen att upprätta koncernbokslut. Det förutsätter att SJ och dotterbolagen har samma räkenskapsår.

SJ:s dotterbolag har sedan länge sin redovisning och sitt räkenskapsår anpassat till vad som är praxis i branschen. Praktiska skäl talar därför enligt föredraganden för att inte ändra räkenskapsåret för dotterbolagen utan låta SJ övergå till kalenderårsredovisning. Detta föreslås ske fr. o. m. år 1986. De olika investeringsanslagen kommer dock även fortsättningsvis att utgå per budgetår.

Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot förslagen.

9.2 Investeringar

9.2.1 Investeringsanslag, m. m.

SJ har för budgetåret 1985/86 begärt en investeringsram på 2 460 milj. kr. i enlighet med den redovisning som SJ lämnat i sin anslagsframställning till regeringen.

Enligt propositionen är det angeläget med en fortsatt hög investeringsnivå i järnvägssystemet. För att järnvägen skall kunna leva upp till de trafikpolitiska målen och för att SJ skall kunna uppfylla sitt ekonomiska mål enligt de nya förutsättningar som ges med den föreslagna investeringsmodellen krävs betydande satsningar för att modernisera såväl de fasta anläggningarna som den rullande materielen. Utskottet delar denna uppfattning.

SJ bör enligt föredraganden planera för att investeringarna i fasta anläggningar bibehålls i reala termer under femårsperioden 1985/86–1989/90. Detta innebär i och för sig en lägre planeringsram än den som angavs i 1980 års strukturplan där den genomsnittliga ökningstakten för SJ:s totala investeringar under femårsperioden 1981/82–1985/86 angavs till 5 % per år i reala termer. Å andra sidan skall SJ varje år planera för sysselsättningsskapande investeringar motsvarande 20 % av investeringsramen för fasta anläggningar. När det gäller rullande materiel får SJ dessutom nya finansieringsförutsättningar genom upplåning i riksgäldskontoret. Sammantaget räknar föredraganden med att förslagen kommer att leda till att investeringarna även fortsättningsvis kommer att ligga på en hög nivå.

Föredragandens förslag innebär att den totala investeringsvolymen under nästa budgetår, exkl. finansiering av investeringar genom SJ Invest och EUROFIMA, kommer att uppgå till 2 miljarder konor. Detta innebär en realt oförändrad nivå i förhållande till innevarande budgetår. Härigenom räknar föredraganden med att SJ:s investeringsbehov skall kunna tillgodoses på ett tillfredsställande sätt.

Försvarsinvesteringar och investeringar i det ersättningsberättigade bannätet direktavskrivs. De senare, vilka under budgetåret 1985/86 beräknas få en omfattning av högst 285 milj. kr., utgör en del såväl av anslaget D 1. som av anslaget D 2.

Under anslaget **D 1. Investeringar i järnvägens infrastruktur** skall som tidigare nämnts sådana investeringar i fasta anläggningar finansieras som har en direkt parallell till samhällets väginvesteringar. Med utgångspunkt från de behov SJ redovisat i sin anslagsframställning och med den i propositionen förordade investeringsmodellen för detta ändamål beräknas ett investeringsanslag på 950 milj. kr. för budgetåret 1985/86. Investeringar i det ersättningsberättigade bannätet ,skall inte föras till statskapitalet. Av resterande investeringar skall 80 % föras till statskapitalet.

I medelsberäkningen ingår flera stora investeringar i bangårdar samt i ny- och ombyggnad av järnvägslinjer. Det gäller bl. a. den fortsatta utbyggnaden

till dubbelspår mellan Ånge och Bräcke samt arbeten för att lösa bangårdsfrågan i Helsingborg.

I medelsberäkningen ingår vidare den pågående utbyggnaden av den automatiska tåghastighetskontrollen (ATC) som fortsätter i snabb takt. Även utbyggnaden av fjärrblockering och signalställsverk fortsätter.

Investeringar i förortstrafik kommer att ske i första hand i Stockholmsregionen men även i Göteborgsområdet. I Stockholmsregionen beräknas, i enlighet med den uppgörelse som träffats mellan staten och andra intressenter, sammanlagt ca 350 milj. kr. att satsas under budgetåret.

Medel krävs också – i samband med den planerade snabbtågstrafiken – för slopande av plankorsningar och för ökat skydd vid sådana plankorsningar som måste behållas.

När det gäller investeringar i sådana fasta anläggningar som inte hör till infrastrukturen behandlas dessa enligt den nya investeringsmodellen under anslaget **D 2. Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar.** Dessa investeringar skall i sin helhet tillföras statskapitalet, utom till den del de avser det ersättningsberättigade bannätet. Med utgångspunkt från den anslagsnivå som SJ begärt i sin anslagsframställning har medelsbehovet beräknats till 450 milj. kr.

I medelsberäkningen ingår utbyggnad av bl. a. data- och teleteknisk utrustning för att kunna förbättra kundservicen samt resurser till trafikledning, produktionsstyrning, ekonomisk redovisning m. m.

För investeringar i främst **rullande materiel, fordon, m. m.** dvs. i princip alla investeringar som inte utgörs av fasta anläggningar, ges SJ möjlighet till upplåning i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor. Det föreslås få ankomma på regeringen att ange ramen för omfattningen av de investeringar som får finansieras på detta sätt. För budgetåret 1985/86 räknar föredraganden med att ramen behöver uppgå till 600 milj. kr.

När det gäller inköp av rullande materiel har SJ sedan tidigare erhållit bemyndigande att träffa finansieringsavtal med **EUROFIMA.** För nästa budgetår begär SJ att få träffa ytterligare avtal motsvarande ett anskaffningsvärde på 50 milj. kr. – en ökning med 10 milj. kr. jämfört med innevarande år. Föredraganden tillstyrker därför att SJ för budgetåret 1985/86 ges bemyndigande att träffa avtal motsvarande ett anskaffningsvärde på 50 milj. kr.

För **SJ Invest AB** har föredraganden bedömt att bolagets verksamhet efter några år skall kunna ersättas med finansiering via riksgäldskontoret.

För budgetåret 1985/86 beräknas att ramen för finansiering av godsvagnar genom SJ Invest behöver anges till 20 milj. kr. Det totala behovet av finansiering av rullande materiel genom leasing m. m. inkl. EUROFIMA uppgår därmed till 70 milj. kr. SJ Invest kommer också att finansiera den fortsatta bussanskaffningen vid SJ. Regeringen föreslås få bemyndigas att för den period som SJ Invest skall finnas kvar lämna statlig kreditgaranti för bolagets räkning intill ett belopp på 600 milj. kr. Detta innebär en höjning

med 300 milj. kr. i förhållande till nuvarande nivå som beräknas vara tillräcklig t. o. m. år 1985.

Sammanfattningsvis innebär förslagen med ändring av vad som tidigare anförts i årets budgetproposition under anslagen D 1 och D 2, att över statsbudgeten för budgetåret 1985/86 bör anvisas totalt 1 400 milj. kr., varav 950 milj. kr. avser investeringar i järnvägens infrastruktur (anslag D 1) och 450 milj. kr. avser investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid SJ (anslag D 2). Med den nya anslagstekniken som innebär att SJ automatiskt varje budgetår disponerar över den ingående balansen på investeringsanslagen, bortfaller behovet av att ange särskilda investeringsramar. Endast för rullande materiel m. m. blir detta begrepp relevant i och med att regeringen anger en övre gräns för omfattningen av de investeringar som SJ får finansiera genom upplåning i riksgäldskontoret.

Utskottet vill till en början erinra om att förslaget i budgetpropositionen beträffande ett *beräknat* reservationsanslag för nästa budgetår på 1898,8 milj. kr. till Statens järnvägar genom de i propositionen framlagda förslagen saknar aktualitet. Härav följer att utskottet avstyrker de under den allmänna motionstiden framlagda yrkandena i motionerna 1984/85:2552 (m) och 1984/85:1364 (fp) om en medelsanvisning under anslaget Statens järnvägar på 1 750 milj. kr. resp. 1 798,8 milj. kr.

I motion 1984/85:2885 (c) yrkas med hänvisning till att motionärerna anser att 1980 års femåriga investeringsprogram bör genomföras även det femte året, ett i förhållande till regeringens förslag med 200 milj. kr. ökat anslag D 1. Investeringar i järnvägens infrastruktur. Motionärerna yrkar således en höjning av anslaget till 1 150 milj. kr. Motionärerna understryker vikten av att dubbelspår byggs ut på västkustbanan och att medel satsas på vissa banor utanför riksnätet. Även i motion 1984/85:2890 (vpk) yrkas en ökning av anslaget. Motionärerna föreslår med hänvisning till behovet av medel till godsbanor/industrispår en ökning med 100 milj. kr. till 1 050 milj. kr.

I motion 1984/85:2888 (m) däremot yrkas en minskning av anslaget med 50 milj. kr. till 900 milj. kr. Minskningen motiveras bl. a. av att motionärerna f. n. inte vill föra vissa i propositionen angivna bandelar till riksnätet.

Utgångspunkten vid bedömningen av investeringsanslagen för nästa budgetår måste enligt utskottets uppfattning vara vad föredraganden i propositionen anfört om behovet av en fortsatt hög investeringsnivå i järnvägssystemet. Utskottet delar föredragandens uppfattning att det krävs betydande satsningar för att modernisera såväl de fasta anläggningarna som den rullande materielen för att SJ skall kunna uppfylla sitt ekonomiska mål enligt den nya investeringsmodellen.

Med hänvisning till föredragandens redovisning i propositionen av behovet av investeringar i infrastrukturen liksom föredragandens förslag om att SJ för nästa femårsperiod skall planera för att investeringarna i fasta anlägg-

ningar bibehålls i reala termer med ett påslag på 20 % som beredskap för sysselsättningsfrämjande åtgärder finner utskottet den i propositionen angivna investeringsnivån vara väl avvägd. Utskottet tillstyrker alltså ett anslag för investeringar i infrastrukturen på 950 milj. kr. Härav följer att utskottet avstyrker de i de båda förstnämnda motionerna föreslagna anslagshöjningarna. Med hänvisning i första hand till vad utskottet tidigare anfört beträffande förande av vissa bandelar till riksnätet avstyrks även den i motion 1984/85:2888 (m) föreslagna anslagsminskningen med 50 milj. kr.

I motion 1984/85:2885 (c) hemställs att riksdagen godkänner att SJ:s övriga investeringar får ske inom en jämfört med regeringens förslag med 200 milj. kr. förhöjd ram på 1 250 milj. kr. Innebörden av detta är dels att den i propositionen föreslagna nivån för investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar ökas från 450 milj. kr. till 550 milj. kr., dels att den i propositionen föreslagna ramen för upplåning i riksgäldskontoret för finansiering av investeringar i rullande materiel m. m. ökas från 600 till 700 milj. kr. Anledningen till att de båda investeringsområdena förs samman är som tidigare framgått att motionärerna till skillnad mot föredraganden och utskottet anser att även investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar bör externfinansieras via riksgäldskontoret.

Utskottet vill med anledning av detta motionsyrkande hänvisa till att utskottet tidigare ställt sig bakom vad föredraganden anfört beträffande finansieringsformerna för olika delar av SJ:s investeringsverksamhet. Den nämnda motionen har i den delen tidigare avstyrkts av utskottet.

I fråga om nivån för investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar liksom rörlig materiel m. m. finner utskottet med hänvisning till föredragandens redovisning av investeringsbehoven under nästa budgetår de i propositionen föreslagna beloppen vara väl avvägda. Utskottet tillstyrker alltså för budgetåret 1985/86 ett anslag för investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar på 450 milj. kr. och en ram för SJ:s upplåning i riksgäldskontoret för finansiering av rullande materiel m. m. på 600 milj. kr. Utskottet vill i det sammanhanget erinra om att det enligt den nya investeringsmodellen ankommer på regeringen att besluta om ram för SJ:s upplåning i riksgäldskontoret. Utskottet förutsätter därför att SJ hos regeringen aktualiserar angelägna och lönsamma beställningar av lok och vagnar vilka inte ryms inom den nu angivna ramen.

Med hänvisning till vad utskottet nu anfört avstyrks motion 1984/85:2885 (c) i denna del.

Av motion 1984/85:2888 (m) framgår att motionärerna delar föredragandens uppfattning om nivån på investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid SJ under nästa budgetår, dvs. 450 milj. kr. Motionärerna yrkar emellertid att endast den del av investeringarna som är att hänföra till det ersättningsberättigade bannätet, vilka i motionen uppskattats till 90 milj. kr.,

skall finansieras över statsbudgeten genom anslaget D 2. Resterande del, 360 milj. kr., föreslås finansieras via SJ Invest AB. Härav följer att motionärerna även yrkar en i förhållande till propositionen med 360 milj. kr. utökad statlig kreditgaranti till SJ Invest. Garantiramen föreslås således uppgå till 960 milj. kr.

Även med anledning av dessa yrkanden vill utskottet hänvisa till vad som tidigare anförts beträffande finansieringsformerna för olika delar av SJ:s investeringsverksamhet. Motionärernas yrkande i denna fråga har tidigare avstyrkts av utskottet. Motionen avstyrks följaktligen även i nu berörd del.

I motion 1984/85:2885 (c) yrkas att riksdagen godkänner vad i motionen anförts om åtgärder för att förbättra SJ:s vinterberedskap. Det kan enligt motionärerna ske genom ett system där SJ svåra vinterdagar tillfälligt lånar in folk som håller banan i skick.

Även utskottet anser det vara av stor vikt att SJ förbättrar sin vinterberedskap och förutsätter också att så sker. Beträffande metoderna härför anser dock utskottet att det med fördel bör kunna överlåtas åt SJ att närmare pröva desamma. Utskottet finner under hänvisning till det anförda motionen kunna lämnas utan åtgärd.

I anslutning till anslagsfrågorna tar föredraganden slutligen upp ett förslag av Stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnväg om bildande av ett *järnvägsmuseum i Nora*. Den planerade museianläggningen består av Sveriges äldsta normalspåriga järnväg liksom av Sveriges äldsta bevarade stationshus. För ändamålet har stiftelsen hemställt hos regeringen att viss egendom ställs till stiftelsens förfogande utan krav på ersättning.

Nora Bergslags järnväg (NBJ) införlivades med SJ vid årsskiftet 1984/85. SJ har enligt propositionen inte något behov av anläggningarna i Nora vilka anses ha ett stort kulturhistoriskt värde. Föredraganden finner det för sin del vara motiverat att i detta speciella fall låta SJ göra ett avsteg från huvudprincipen att vid överlåtelse av fast egendom ta ut ersättning motsvarande marknadsvärdet för den egendom som överlåts. Han föreslår därför att SJ till stiftelsen får överlåta fast egendom, spårmateriel, m. m. till ett beräknat värde av högst 750 000 kr. utan krav på ersättning från stiftelsens sida.

Även utskottet finner sig med hänsyn till de speciella omständigheterna i fallet kunna godta att så sker och tillstyrker följaktligen förslaget härom.

9.2.2 Västkustbanan, m. m.

I motion 1984/85:324 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen angående upprustning och utbyggnad av partiellt dubbelspår på västkustbanan.

I motion 1984/85:747 (fp) yrkas såvitt nu är i fråga

att västkustbanan Göteborg–Helsingborg snarast börjar upprustas med

dubbelspår och att regeringen därmed beviljar extra anslag inom befintliga ramar,

att riksdagen beslutar att även sträckan Göteborg–Strömstad får extra anslag för upprustning inom befintliga ramar.

att riksdagen uttalar sig för att SJ startar en utredning om lämpligheten av att förlänga järnvägstrafiken Göteborg–Strömstad att även fortsätta in i Norge till Olso.

I motion 1984/85:1363 (m) begärs likaledes att riksdagen hos regeringen anhåller om en skyndsam utredning som kan ligga till grund för en utbyggnad av västkustbanan till Oslo.

I motion 1984/85:1367 (s, m, c, fp) begärs utbyggnad av västkustbanan enligt motionens förslag.

I motion 1984/85:2256 (c) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om utredning av förutsättningarna för en bättre bansträckning Helsingborg–Landskrona.

I motion 1984/85:2566 (c) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om utbyggnad av järnvägsförbindelserna från Oslo genom Bohuslän till Göteborg som en del i ett större järnvägsnät med anknytning till kontinenten. I anslutning härtill begärs också prioritering av vissa medel för snabbare upprustning av E 6.

I motion 1984/85:2567 (fp) begärs att riksdagen uttalar sig för att regeringen aktivt bör medverka i arbetet med att förbättra effektiviteten i transportsystemet i enlighet med projektet "Scandinavian Link".

Med anledning av nämnda motionsyrkanden vill utskottet till en början framhålla att det alltjämt (jfr TU 1983/84:17) finner det vara synnerligen angeläget att förbättra kapaciteten på västkustbanan. Mot bakgrund av att även SJ tidigare prioriterat denna fråga högt förutsätter utskottet att arbetena med den fortsatta utbyggnaden av banan kommer till stånd i all den utsträckning och så snart så befinns möjligt med anlitande av såväl ordinarie investeringsmedel som de beredskapsmedel som kan komma att anvisas för ändamålet.

Vidare vill utskottet erinra om att de nordiska finansministrarna vid sitt möte i Helsingfors nyligen enats om stora investeringar i bl. a. landsvägs- och järnvägsnäten i Norden, finansierade genom en ny särskild låneordning inom Nordiska investeringsbanken (NIB), m. m. Sålunda avses högst betydande medel (2 565 milj. NoK.) under åren 1986–1990 avsättas huvudsakligen för förbättringar av främst E 6 mellan Oslo och Göteborg samt av järnvägsförbindelserna från Norge genom Sverige och Danmark – åtgärder som för övrigt utgör huvuddelar i det s. k. Scandinavian Link-programmet. Frågorna härom har redan behandlats vid Nordiska rådets senaste session i Reykjavik och resulterat i en rekommendation i enlighet med ministerrådets förslag.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet de nämnda motionsyr-

kandena om västkustbanan inte nu påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller yrkandet i motion 1984/85:2566 (c) om prioriteringen av vissa medel för utbyggnaden av E 6. I denna fråga vill utskottet dessutom hänvisa till sina uttalanden i det av riksdagen numera godkända betänkandet TU 1984/85:13 (s. 17–19) om den för prövning av vägfrågor fastställda ordningen m. m.

Fr. o. m. den 1 juli 1983 har länshuvudmännen ansvaret för kollektivtrafiken. Det ankommer på dessa att förhandla med SJ om hur pendeltågstrafiken skall organiseras inom de skilda regionerna samt vilken ersättning SJ skall ha härför.

Med hänvisning till det nu anförda avstyrker utskottet yrkandet i motion 1984/85:747 (fp) att SJ skall få i uppdrag att undersöka möjligheterna att trafikera sträckorna Göteborg–Kungsbacka samt Göteborg–Stenungsund–Uddevalla med pendeltrafik.

9.2.3 Vissa övriga investeringsfrågor

I motion 1984/85:1052 (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär dels utredning om möjligheten att införa ett system med snabbtåg i en *ringlinje runt Mälaren*, dels prövning av frågan om investeringar i *dubbelspår sträckan Stockholm–Västerås*. I motion 1984/85:1991 (s) aktualiseras också vissa härmed sammanhängande spörsmål samt hemställs att riksdagen hos regeringen begär förbättringar av den interregionala *tågtrafiken för norra Södermanland*. I motion 1984/85:1057 (fp) yrkas skrivelse till regeringen om den i motionen föreslagna "*Mälarpendeln*".

I motion 1984/85:1973 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om *förbättrade kommunikationer i Södermanlands län*. I motion 1984/85:2883 (s) yrkas att riksdagen uttalar sig för en *snabbtågslinje* Stockholm–Västerås, att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om att projekt efter linjen Stockholm–Västerås–Örebro beaktas vid upprättande av objekt för sysselsättningsskapande åtgärder samt att riksdagen uttalar att för projektets genomförande olika lösningar bör kunna prövas vad gäller huvudmannaskap och finansiering av Mälarbanan.

Enligt utskottets uppfattning är den tätbefolkade Mälarregionen ett av de områden i Sverige där en utbyggd kapacitet och minskade restider i SJ:s persontrafik utan tvekan skulle kunna få betydande effekter i form av ett ökat tågresande. Detta förutsätter emellertid betydande investeringsinsatser från SJ:s sida, vilka måste vägas mot angelägna satsningar även på andra håll i landet. Utskottet förutsätter mot denna bakgrund att de i motionerna aktualiserade förslagen noga prövas i den fortlöpande investeringsplanering som sker inom SJ. Med tanke på den stora betydelse här berörda investeringsfrågor har för närmast berörda regioner och befolkningsgrupper, m. m.

synes desamma också kunna komma att aktualiseras i anslutning till den beredskapsplanering för sysselsättningsfrämjande åtgärder som enligt vad som förut nämnts kommer att genomföras. Vad utskottet nu anfört torde till väsentlig del tillgodose syftet med de nämnda motionerna. Motionerna bör därför nu kunna lämnas utan särskild åtgärd från riksdagens sida.

Av i princip samma skäl och under hänvisning jämväl till vad som anförts om planering för arbeten av sysselsättningskaraktär avstyrks yrkandena i motionerna 1984/85:1985 (s) om utvidgning av *bangården i Borlänge*, 1984/85:2561 (s) om ny sträckning av *Berslagsbanan*, 1984/85:923 (c) om *timmerterminal i Ulricehamn* och ny *järnväg Borås–Tranås* och 1984/85:440 (vpk) om *timmerterminal i Tågsjöberg*, 1984/85:737 (vpk) om *ostkustbanans förlängning* till Umeå, 1984/85:1049 (vpk) om *järnvägen Bastuträsk–Skellefteharnn*.

Likaledes av samma skäl som tidigare anförts avstyrks yrkandena i motionerna 1984/85:468 (vpk) i denna del, 1984/85:1068 (c), 1984/85:1968 (fp) i denna del och 1984/85:1990 (s), samtliga om att riksdagen hos regeringen begär förslag till elektrifiering och upprustning av *järnvägen Karlskrona–Kristianstad*.

Jämväl under hänvisning till det förut anförda avstyrker utskottet yrkandena i motion 1984/85:1960 (c) att riksdagen hos regeringen hemställer om utbyggnad av *Roslagsbanan* till normalspår och skapar en järnvägsförbindelse till Arlanda på det sätt som föreslås i motionen, om *fjärrtågsstation* i norra Stockholm, om *fjärrtågsförsörjningen* för Södertälje, Salem och delar av Botkyrka samt om *upprustning av Södertälje Södra*.

Detsamma gäller motion 1984/85:2206 (vpk) yrkande 1 om utbyggnad av *järnvägs- och bannätet i Stockholms län*.

Ej heller finner utskottet anledning att på det sätt som föreslås i motion 1984/85:2572 (c) riksdagen nu begär att regeringen förhandlar med Stockholms läns landsting, luftfartsverket och SJ i syfte att träffa avtal om en *spårutbyggnad från Stockholm via Märsta–Arlanda till Uppsala*. Visst utrednings- och förhandlingsarbete mellan landstinget, luftfartsverket och SJ m. fl. pågår dock redan beträffande eventuell spårutbyggnad till Arlanda. Under hänvisning bl. a. härtill finner utskottet motionen inte påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

9.3 Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster

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

SJ har i sin anslagsframställning begärt ersättning med sammanlagt 1 604 milj. kr. Av detta belopp avser merparten – 1 324 milj. kr. – drift av icke lönsamma järnvägslinjer. Vidare ingår i beloppet 10 milj. kr. för förstärkt

underhåll på bandelar som inte tillhör riksnätet, 2 milj. kr. för bibehållande av olönsamma järnvägsstationer på affärsbanenätet, 50 milj. kr. för trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar, 38 milj. kr. för vissa andra kostnader vid järnvägskorsningar samt 180 milj. kr. för fortsatta rabattåtgärder i persontrafiken.

Vid beräkningen av ersättningen för driften av det ersättningsberättigade bannätet har i propositionen hänsyn tagits till de förändringar i trafiken som beslutats efter det att SJ redovisade sin anslagsframställning. Detta gäller vissa trafiknedläggningar, utökning av bannätet genom införlivningen av Nora Bergslags järnväg samt beslutet att fastställa ett basutbud på de bandelar som tillhör riksnätsdelen av det ersättningsberättigade bannätet. Vidare har det befunnits angeläget att stimulera SJ att öka intäkterna och rationaliseringstakten på det ersättningsberättigade bannätet. Besparingar på 2 % har därvid ansetts möjliga. Vidare har förutsatts att effektiviseringen av styckegodstransporterna med hjälp av C-samtekniken i samarbete mellan SJ och Svelast kan frigöra 20 milj. kr. Med utgångspunkt från SJ:s bedömning har slutligen förutsatts en något mer dämpad kostnadsutveckling. Mot denna bakgrund har behovet av ersättning beräknats till 1 243 milj. kr.

För förstärkt underhåll på bandelar som inte tillhör riksnätet och för bibehållande av olönsamma järnvägsstationer på affärsbanenätet förordas 10 milj. kr., resp. 2 milj. kr.

I propositionen erinras vidare om att särskilt bidrag på 13,9 milj. kr. under innevarande budgetår utgår till *trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar*. Härav avser 0,8 milj. kr. trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid korsningar mellan vägar och enskilda järnvägar för vilka vägverket är tillsynsmyndighet. Bidrag utgår för sådana trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar som huvudsakligen betingas av vägtrafikens säkerhetskrav. Bidraget avser såväl vägskyddsanläggningar, exempelvis ljus- och ljudsignaler och bommar, som andra åtgärder, t. ex. slopande av vägar, ersättningsvägar, plan-, profil- och siktförbättringar m. m.

För samordning, utvärdering och utveckling av trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder i korsningar mellan väg och järnväg finns en särskild delegation bestående av representanter för SJ, trafiksäkerhetsverket och vägverket. Beslut om trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid plankorsningar föregås av samråd mellan de berörda parterna.

Det totala antalet korsningar har kunnat minskas med ca 350 under år 1983. Vid årsskiftet 1983–1984 fanns 23 000 plankorsningar med spår tillhöriga eller trafikerade av SJ. Av dessa var 65 % helt utan skydd för vägtrafikanterna. Till detta kommer ca 1 200 korsningar mellan väg och enskild järnväg.

I sammanhanget understryks att SJ med egna medel i betydande utsträckning bidrar till en bättre säkerhet vid plankorsningarna. Den totala resursinsatsen vid SJ under innevarande budgetår beräknas till ca 50 milj. kr. Insatserna för att öka säkerheten vid järnvägskorsningar är alltså betydligt

större än vad det statliga bidragets storlek i sig visar.

Mot den här bakgrunden föreslås att under budgetåret 1985/86 anvisas 14,1 milj. kr. för trafiksäkerhetsarbetet vid järnvägskorsningar på SJ:s bannät.

I enlighet med principen att staten skall stå för sådana kostnader som saknar motsvarighet hos SJ:s konkurrenter erhåller SJ särskild ersättning även för *vissa andra kostnader för järnvägskorsningar.* Kostnaderna avser drift, underhåll och förnyelse av plankorsningar och vägskyddsanläggningar samt bantekniskt underhåll vid korsningar mellan järnvägar och allmänna vägar. För innevarande budgetår utgår ersättning med 36,5 milj. kr. För budgetåret 1985/86 beräknas medelsbehovet till 38 milj. kr. i enlighet med SJ:s förslag.

SJ erhåller för innevarande budgetår 105 milj. kr. i *ersättning för att upprätthålla lågprisprofilen i persontrafiken.* Målet är som tidigare framgått att särskild kompensation för upprätthållande av lågprisprofilen skall behöva utgå som längst t. o. m. budgetåret 1986/87. SJ har, med hänvisning till att det nya utvecklingsprogrammet för persontrafiken och det därtill knutna pris- och rabattsystemet tar tid att genomföra, hemställt att avtrappningen av ersättningen genomförs med tyngdpunkt under senare delen av den treårsperiod under vilken ersättningen till SJ skall avvecklas. För budgetåret 1985/86 har därför SJ begärt att ersättning skall utgå med 75 milj. kr.

Föredraganden anser det emellertid nödvändigt att SJ vidtar åtgärder i så snabb takt att man genom ökade trafikintäkter kan kompensera en neddragning av den särskilda ersättningen i enlighet med riksdagens beslut. Detta innebär ett ersättningsbehov för budgetåret 1985/86 på 70 milj. kr.

SJ erhåller för innevarande budgetår 100 milj. kr. i ersättning för de icke kommersiellt motiverade pensionärs- och studeranderabatterna. SJ hemställer att denna ersättning för 1985/86, efter uppräkning till nämnda års prisnivå, skall uppgå till 105 milj. kr.

Rabattsystemet anses även i denna del böra kunna utformas så att behovet av statligt bidrag minskar på sikt. I avvaktan på att SJ ser över rabattreglerna och redovisar vilka förändringar i rabattsystemet som kan vara möjliga föreslås att ersättning utgår med 90 milj. kr. under budgetåret 1985/86.

Det sammanlagda medelsbehovet för ersättning till SJ för köp av vissa tjänster under budgetåret 1985/86 – anslag D 3 – uppgår därmed, med ändring av vad som tidigare anförts i årets budgetproposition under anslaget D 2, till 1 467,1 milj. kr. som också framgår av nedanstående sammanställning. Beloppet skall inte föras till statskapitalet.

	1984/85 Milj. kr.	Propositionens förslag för 1985/86 Milj. kr.
– drift av det ersättningsberättigade bannätet	1 244,0	1 243,0
– förstärkt banunderhåll utanför riksnätet	10,0	10,0
– bibehållande av vissa olönsamma stationer	2,0	2,0
– trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägskorsningar	13,9[1]	14,1[2]
– vissa övriga kostnader vid järnvägskorsningar	36,5	38,0
– fortsatta rabattåtgärder i persontrafik på järnväg	205,0	160,0
	1 511,4	**1 467,1**

[1] Inkl. åtgärder vid korsningar mellan väg och enskild järnväg.
[2] Exkl. åtgärder vid korsningar mellan väg och enskild järnväg.

Utskottet tillstyrker den sålunda föreslagna medelsanvisningen. Härav följer att yrkandena i motionerna 1984/85:2552 (m) och 1984/85:2888 (m) om en begränsning av anslaget till 1 400 milj. kr. avstyrks. Likaså avstyrks yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk) om en höjning av anslaget till 1 482,1 milj. kr.

Utskottet vill i anslutning härtill beträffande uppkommen fråga om anslagets beteckning anföra följande.

Anslaget är av föredraganden redovisat som obetecknat. Detta utgör enligt vad utskottet erfarit inget problem när det gäller merparten av anslagsposterna. Däremot anses vissa olägenheter kunna uppstå när det gäller delposten "förstärkt banunderhåll utanför riksnätet", där svårigheterna att exakt beräkna belastningen på anslaget ett enskilt budgetår kan vara betydande. Utskottet förordar därför att anslaget fr. o. m. budgetåret 1985/86 rubriceras som reservationsanslag. Eventuell besparing som redan under innevarande budgetår kan uppstå på det obetecknade anslaget Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster bör därvid enligt utskottets uppfattning kunna föras upp som ingående balans på det nya reservationsanslaget.

I motion 1984/85:2888 (m) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag till ersättningsregler för trafik på det ersättningsberättigade järnvägsnätet.

Såsom redan i propositionen (s. 12) framhålls är det – med hänsyn till omfattningen av statens ersättning till SJ för att upprätthålla trafiken på det trafiksvaga bannätet – angeläget att ersättningssystemet utformas så att SJ ges ökad motivation att öka intäkterna och minska kostnaderna i trafiken. Härigenom minskar också belastningen på statsbudgeten. SJ har därför tidigare fått i uppdrag att bl. a., med utgångspunkt från de förslag som presenterades av 1981 års separatredovisningssakkunniga (Ds K 1981:19),

redovisa förslag till utformning av ett mer prestationsanknutet driftersättningssystem så att kostnadssänkningar och intäktsökningar kan tillgodoräknas SJ i form av en förbättrad ekonomi. Föredraganden räknar med att SJ kommer att lämna en sådan redovisning under hösten 1985.

I avvaktan på resultatet härav och riksdagens ställningstagande till kommande förslag härom finner utskottet motionsyrkandet nu kunna lämnas utan åtgärd.

10 Övrig fråga

I motion 1984/85:523 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om att utrusta förare av tåg och rälsbuss med lämpligt *vapen för avlivning av skadade djur* samt att förarna ges härför lämplig utbildning.

Enligt vad utskottet erfarit studerar SJ fortlöpande olika lösningar på problemen med djur som uppehåller sig på järnvägsspåren. Därvid har också möjligheten att utrusta personal med skjutvapen aktualiserats. Risken för personskador har vid denna prövning beaktats liksom att risken för djurs lidande förlängs om ett vapen inte hanteras på sakkunnigt sätt. Även frågan om svårigheten att förvara skjutvapen i loken och i motorvagnarna under betryggande former har övervägts i sammanhanget. Då större djur påkörts av tåg uppges att rutinen inom SJ är att det inträffade – oftast per radio – snarast anmäls till trafikledning eller tågklarerare. Vanligen avlivar polisen sedan skadade djur. I vissa fall har SJ lokalt träffat avtal med jaktvårdsföreningar och enskilda att vara behjälpliga då viltolyckor inträffat. Det förekommer också att jaktkunnig banpersonal utrustad med skjutvapen medverkar. Föraren är inte tvingad att ingripa. Det finns också ett visst motstånd hos tågpersonalen mot att använda skjutvapen. Det stora flertalet förare uppges sålunda inte vilja ha den uppgiften.

Enligt vad utskottet vidare erfarit har härmed sammanhängande frågor också aktualiserats vid överläggningar mellan SJ och Svenska samernas riksförbund angående vissa ordnings- och säkerhetsfrågor.

Det torde enligt utskottets uppfattning närmast få ankomma på SJ att i samråd med berörd personal och lämpligen efter fortsatta överläggningar jämväl med närmast berörda samegrupper söka lösa här berörda problem.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet motionen ej böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

11 Hemställan

Utskottet hemställer

Järnvägspolitikens inriktning

1. *beträffande riktlinjerna för järnvägspolitiken*
att riksdagen
a. lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 16 utan åtgärd,
b. avslår motion 1984/85:2888 (m) yrkande 15,
c. lämnar motion 1984/85:2885 (c) yrkande 3 utan åtgärd,
d. lämnar motion 1984/85:2887 (m) utan åtgärd,
e. lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 1 utan åtgärd,
f. lämnar motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 1 utan åtgärd,
g. med avslag på motion 1984/85:2886 (fp) yrkande 1 i motsvarande delar i övrigt godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen härom förordat,

Ändrat kostnadsansvar för SJ

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*
att riksdagen
a. med bifall till regeringens förslag avslår motionerna 1984/85:1364 (fp) yrkande 6, 1984/85:2555 (fp) yrkande 3, 1984/85:2886 (fp) yrkande 1 i motsvarande delar samt yrkande 2 och 1984/85:2888 (m) yrkande 5,
b. avslår motion 1984/85:2888 (m) yrkandena 6 och 7,
c. med bifall till regeringens förslag avslår motion 1984/85:2885 (c) yrkande 4,
d. med bifall till regeringens förslag avslår motion 1984/85:2888 (m) yrkande 8,
e. med bifall till regeringens förslag avslår motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 5 och 1984/85:2888 (m) yrkande 9,
f. med bifall till regeringens förslag avslår motion 1984/85:2888 (m) yrkande 10,
g. med bifall till regeringens förslag avslår motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 6 samt 1984/85:2888 (m) yrkandena 11 och 12,
h. med bifall till regeringens förslag avslår motion 1984/85:2885 (c) yrkande 7,
i. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion

1984/85:2886 (fp) yrkande 1 i motsvarande del i övrigt godkänner vad föredragande departementschefen härom anfört,
j. avslår motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 11.

Godstrafikens utvecklingsmöjligheter

3. beträffande *statens järnvägars godstrafik*
att riksdagen
a. med godkännande av vad föredragande departementschefen i propositionen har anfört beträffande möjligheterna att finansiera byggande och upprustning av industrispår avslår motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 3,
b. lämnar motionerna 1984/85:351 (vpk), 1984/85:2555 (fp) yrkande 2 och 1984/85:2890 yrkande 4 utan åtgärd,
c. lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 20 utan åtgärd,
d. lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 22 utan åtgärd,
e. lämnar de likalydande motionerna 1984/85:1967 (vpk) yrkandena 1 och 2 a samt 1984/85:2559 (vpk) yrkandena 1 och 2 a samt motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 2 utan åtgärd,
f. med bifall till regeringens förslag lämnar motion 1984/85:463 (c) yrkande 4 utan åtgärd,
g. med bifall till regeringens förslag lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 21 utan åtgärd,
h. med bifall till regeringens förslag lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 23 utan åtgärd,
i. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 8 och 1984/85:2890 (vpk) yrkande 5 godkänner att förordningen (1979:434) om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer upphävs,

Persontrafikens utvecklingsmöjligheter

4. beträffande *den interregionala busstrafiken*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2888 (m) yrkande 14,
5. beträffande *vissa servicefrågor m. m.*
att riksdagen
a. lämnar motion 1984/85:387 (c) utan åtgärd,
b. lämnar motion 1984/85:1065 (m) utan åtgärd,
c. lämnar motion 1984/85:1066 (m) utan åtgärd,
d. lämnar motion 1984/85:1371 (m) yrkandena 1 och 2 utan åtgärd,
e. lämnar motion 1984/85:1372 (m) utan åtgärd,
f. lämnar motion 1984/85:1543 (s) utan åtgärd,
g. lämnar motion 1984/85:1965 (c) utan åtgärd,

h. lämnar motion 1984/85:2575 (m) utan åtgärd,
i. lämnar motion 1984/85:2885 (c) yrkande 13 utan åtgärd,
j. lämnar motion 1984/85:2886 (fp) yrkande 4 utan åtgärd,
k. avslår motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 7,

6. beträffande *åtgärder för ryggskadade och rörelsehindrade personer*
att riksdagen
a. lämnar motion 1984/85:526 (c) utan åtgärd,
b. lämnar motion 1984/85:531 (m) utan åtgärd,

7. beträffande *trafikutvecklingen inom SJ*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:2556 (s) utan åtgärd,

8. beträffande *ökad satsning på biltåg*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:463 (c) yrkande 1 utan åtgärd,

9. beträffande *turistsatsning på inlandsbanan*
att riksdagen
a. lämnar motion 1984/85:385 (vpk) utan åtgärd,
b. lämnar motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 12 utan åtgärd,

10. beträffande *investeringsbehovet på bandelen Östersund–Storlien*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:2884 (s) utan åtgärd,

11. beträffande *nya, lättare motorvagnar*
att riksdagen lämnar motionerna 1984/85:735 (vpk) och 1984/85:2890 (vpk) yrkande 13 utan åtgärd,

12. beträffande *garantier för turisttrafikens fortbestånd på inlandsbanan*
att riksdagen avslår motion 1984/85:355 (m),

13. beträffande *prissättningen i persontrafiken*
att riksdagen
a. lämnar motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 14 utan åtgärd,
b. avslår motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 18,
c. lämnar motionerna 1984/85:2886 (fp) yrkande 3 och 1984/85:2888 (m) yrkande 4 utan åtgärd,
d. lämnar motionerna 1984/85:1984 (m) och 1984/85:2560 (c) utan åtgärd,

14. att riksdagen
a. med avslag på motion 1984/85:2888 (m) yrkande 17 godkänner den i propositionen föreslagna *utökningen av riksnätet,*
b. lämnar motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i vad avser bandelarna Gårdsjö–Håkantorp, Torsby–Kil, Bjärka Säby–Västervik, Borås–Varberg och Repbäcken–Malung samt yrkande 3 i vad avser bandelen Storuman–Hällnäs, 1984/85:740 (c) i vad avser bandelen Storuman–Hällnäs, 1984/85:916 (c) yrkande 1 om bandelen Repbäcken–Malung, 1984/85:923 (c) yrkande 1 om bandelen Borås–Varberg, 1984/85:1048 (vpk) om bandelen Storuman–Hällnäs, 1984/85:1051 (c) om bandelen Gårdsjö–Håkantorp och 1984/85:1370 (c) yrkande 1 om bandelen Torsby–Kil samt 1984/85:2885

(c) yrkande 10 i vad avser bandelarna Gårdsjö–Håkantorp, Torsby–Kil, Bjärka Säby–Västervik, Borås–Varberg, Repbäcken–Malung och Storuman–Hällnäs utan åtgärd,

15. att riksdagen med godkännande av vad föredragande departementschefen i propositionen förordat beträffande prövning av *persontrafiken på inlandsbanan samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn*
a. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:740 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samtliga yrkanden om inlandsbanan,
b. avslår motionerna 1984/85:354 (vpk), 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:740 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samtliga yrkanden om bandelen Arvidsjaur–Jörn,
c. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:740 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del, 1984/85:916 (c) yrkande 2 och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samtliga yrkanden om bandelen Brunflo–Mora,

16. beträffande *vissa bibanor till inlandsbanan*
att riksdagen
a. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samtliga yrkanden om bandelen Forsmo–Hoting,
b. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1370 (c) yrkande 3 och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, 1984/85:2890 (vpk) yrkandena 9 och 10 i dessa delar samt 1984/85:2891 (fp) om bandelen Lesjöfors–Kristinehamn,

17. beträffande *trafik på bandelen Lesjöfors–Mora*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 11,

18. beträffande *överförande av vissa bandelar till riksnätet*
att riksdagen
a. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1370 (c) yrkande 4, 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) yrkandena 9 och 10 i dessa delar, samtliga yrkanden i vad avser bandelen Kil–Deje–Daglösen,
b. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) yrkandena 9 och 10 i dessa delar, samtliga yrkanden i vad avser bandelen Daglösen–Ställdalen,
c. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1370 (c) yrkande 2, 1984/85:1975 (c) yrkande 2, 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del och 1984/85:2889 (vpk), samtliga yrkanden om banan Arvika–Mellerud,
d. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del,

1984/85:1963 (s) och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Örebro–Svartå,

e. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:734 (c), 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del och 1984/85:2890 (vpk) yrkandena 9 och 10 i dessa delar, samtliga om banan Karlsborg–Skövde,

f. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1058 (c) och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Flen–Oxelösund,

g. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:2281 (fp) och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Simrishamn–Ystad,

h. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:2549 (c) yrkande 1 och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Nässjö–Nybro,

i. avslår motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, båda yrkandena om banan Jönköping–Vaggeryd,

19. beträffande *trafiken på vissa bandelar*

att riksdagen

a. avslår motion 1984/85:741 (vpk) om bibehållande av persontrafiken på bandelen Falköping–Landeryd,

b. avslår motionerna 1984/85:468 (vpk) yrkande 2 och 1984/85:1968 (fp) yrkande 2, båda yrkandena om bandelen Sölvesborg–Älmhult,

c. avslår motion 1984/85:326 (c) om järnvägen Finspång–Hjortkvarn,

d. avslår motion 1984/85:1992 (vpk) om järnvägshamn i Hargshamn,

e. avslår motion 1984/85:875 (c) om turisttrafik m. m. på järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik,

f. avslår motion 1984/85:1155 (vpk) yrkande 3 om överlåtelse av järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik,

g. avslår motion 1984/85:2549 (c) yrkande 2 om turisttrafik på bandelen Nässjö–Nybro, m. m.,

h. avslår motion 1984/85:1974 (c) om järnvägen Ljusdal–Hudiksvall,

i. avslår motion 1984/85:2188 (fp) om viss järnvägstrafik i Hälsingland, m. m.,

j. avslår motion 1984/85:1055 (vpk) om återuppbyggnad av järnvägen Malungsfors–Sälen–Särna,

20. beträffande *minskning av kostnaderna för trafiken på vissa banor*

att riksdagen lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 18 utan åtgärd,

21. beträffande *upprustning m. m. av trafiken på vissa bandelar*
att riksdagen
a. avslår motion 1984/85:1155 (vpk) yrkandena 1 och 2 om trafiken på järnvägarna Västervik–Linköping, Oskarshamn–Nässjö och Hultsfred–Linköping,
b. avslår motionerna 1984/85:1163 (fp) yrkande 1 i denna del, 1984/85:1385 (c) och 1984/85:2241 (c) i denna del samt 1984/85:2702 (s) i denna del om järnvägen Malmö–Ystad,
c. avslår motionerna 1984/85:1163 (fp) yrkande 1 i denna del och 1984/85:2241 (c) i denna del, båda yrkandena om järnvägen Simrishamn–Tomelilla–Ystad,
d. avslår motion 1984/85:2241 (c) i denna del om järnvägen Malmö–Staffanstorp–Sjöbo,
e. avslår motion 1984/85:1163 (fp) yrkande 1 i denna del om pendeltåg på sträckorna Malmö–Ystad, Malmö–Trelleborg, Arlöv–Lomma–Kävlinge och Eslöv–Höör,
22. beträffande *tåguppehåll, m. m.*
att riksdagen
a. avslår motion 1984/85:622 (c, s, m, fp) om tåguppehåll i Vårgårda m. fl. orter,
b. avslår motionerna 1984/85:1979 (c, fp) om tåguppehåll i Bålsta m. fl. orter,
c. avslår motion 1984/85:1962 (s) i vad avser sovvagnsförbindelsen Östersund–Umeå,
d. avslår motion 1984/85:1993 (vpk) om återupptagande av persontrafik vid Bålsta station,
23. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 6 godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen anfört beträffande ändring i föreskrifterna om särskild plan för handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer (SFS 1974:1107),

Forskning och utveckling, utbildning

24. att riksdagen
a. till *Bidrag till statens väg- och trafikinstitut* för budgetåret 1985/86 – utöver tidigare beviljade medel (TU 1984/85:15, rskr. 1984/85:206) – för budgetåret 1985/86 anvisar 1 000 000 kr. för forsknings- och utvecklingsverksamhet på järnvägsområdet,
b. avslår motion 1984/85:2882 (s) om flyttning helt eller delvis av VTI:s verksamhet till Borlänge,

SJ:s organisation

25. att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen förordat beträffande statens järnvägars rätt att besluta om sin egen organisation,
26. beträffande *SJ:s verkstäder*
att riksdagen
a. avslår motion 1984/85:1985 (s) yrkande 1 om ny vagnverkstad i Borlänge,
b. avslår de likalydande motionerna 1984/85:1967 (vpk) yrkande 2 b och 1984/85:2559 (vpk) yrkande 2 b om bibehållande av SJ:s verkstad i Östersund,
27. beträffande *särskild ledning inom SJ för det ersättningsberättigade järnvägsnätet*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2885 (c) yrkande 2,
28. beträffande *SJ:s företagsform*
att riksdagen avslår motion 1984/85:2888 (m) yrkande 2,

Koncernfrågor

29. beträffande *koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m.*
att riksdagen
a. med avslag på motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 15 godkänner den av regeringen förordade koncernstrategin för SJ-koncernen,
b. lämnar motion 1984/85:2885 (c) yrkande 14 utan åtgärd,
c. lämnar motionerna 1984/85:2886 (fp) yrkande 5 och 1984/85:2888 (m) yrkande 3 utan åtgärd,
d. avslår motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 16,
e. avslår motionerna1984/85:1371 (m) yrkande 3 och 1984/85:2888 (m) yrkande 13,
f. bemyndigar regeringen att bilda ett förvaltningsbolag för förvaltning av aktier i dotterbolag till statens järnvägar och för samordning av verksamheten inom koncernen,
g. godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen har förordat beträffande statens järnvägars rätt att teckna aktier i förvaltningsbolaget, att ställa erforderlig borgen och att göra erforderliga aktieägartillskott,
h. bemyndigar regeringen att vidta de åtgärder i övrigt som behövs för att bilda förvaltningsbolaget,
i. godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen har förordat beträffande rätten att förvärva och avyttra aktier i bolag innan förvaltningsbolaget har bildats,

j. godkänner vad föredragande departementschefen i propositionen har förordat beträffande rätten att förvärva, förvalta och avyttra aktier samt beträffande borgensåtaganden i bolag vars aktier inte förvaltas av förvaltningsbolaget.

Anslagsfrågor för budgetåret 1985/86, m. m.

30. beträffande *det i budgetpropositionen beräknade anslaget till Statens järnvägar*
att riksdagen avslår motionerna 1984/85:1364 (fp) yrkande 8 och 1984/85:2552 (m) yrkande 7,
31. att riksdagen
a. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 15 och 1984/85:2888 (m) yrkande 24 samt 1984/85:2890 (vpk) yrkande 17 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 950 000 000 kr.,
b. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 16 och 1984/85:2888 (m) yrkande 25 till *Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 450 000 000 kr.,
c. med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1984/85:2888 (m) yrkande 26 godkänner att statens järnvägar, intill ett belopp av totalt 600 000 000 kr., tillåts lämna statlig kreditgaranti till SJ Invest AB,
d. godkänner att statens järnvägar, i enlighet med föredragande departementschefens förslag i propositionen, tillåts träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 70 000 000 kr.,
32. beträffande *SJ:s vinterberedskap*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:2885 (c) yrkande 12 utan åtgärd,
33. att riksdagen godkänner att statens järnvägar, i enlighet med föredragande departementschefens förslag i propositionen, tillåts överlåta viss egendom för museijärnvägsverksamhet,
34. beträffande *västkustbanan, m. m.*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
a. motion 1984/85:324 (c),
b. motion 1984/85:747 (fp),
c. motion 1984/85:1363 (m),
d. motion 1984/85:1367 (s, m, c, fp),
e. motion 1984/85:2256 (c) yrkande 3,

f. motion 1984/85:2566 (c),

g. motion 1984/85:2567 (fp),

35. beträffande *Mälarpendeln m. m.*

att riksdagen lämnar utan åtgärd

a. motion 1984/85:1052 (fp) om snabbtåg runt Mälaren och dubbelspårig järnväg mellan Västerås och Stockholm,

b. motion 1984/85:1991 (s) beträffande förbättring av den interregionala tågtrafiken för norra Södermanland,

c. motion 1984/85:1057 (fp) beträffande den s. k. Mälarpendeln,

d. motion 1984/85:1973 (c) beträffande förbättrade kommunikationer i Södermanlands län,

e. motion 1984/85:2883 (s) om snabbtågsförbindelse Stockholm–Västerås–Örebro, m. m.,

36. beträffande *vissa övriga investeringar*

att riksdagen

a. avslår motion 1984/85:1985 (s) yrkande 2 om utvidgning av bangården i Borlänge,

b. avslår motion 1984/85:2561 (s) om ny sträckning av Bergslagsbanan,

c. avslår motion 1984/85:923 (c) yrkande 3 i vad avser timmerterminal i Ulricehamn,

d. avslår motion 1984/85:923 (c) yrkande 3 i vad avser ny järnväg Borås–Tranås,

e. avslår motion 1984/85:440 (vpk) yrkande 2 om ny timmerterminal i Tågsjöberg,

f. avslår motion 1984/85:737 (vpk) om ostkustbanans förlängning till Umeå,

g. avslår motion 1984/85:1049 (vpk) om järnvägen Bastuträsk–Skelleftehamn,

37. beträffande *järnvägen Karlskrona–Kristianstad*

att riksdagen lämnar utan åtgärd motionerna 1984/85:468 (vpk) yrkande 1, 1984/85:1068 (c), 1984/85:1968 (fp) yrkande 1 och 1984/85:1990 (s),

38. beträffande *ban- och stationsutbyggnader i Stockholmsområdet, m. m.*

att riksdagen

a. avslår motion 1984/85:1960 (c),

b. avslår motion 1984/85:2206 (vpk) yrkande 1,

39. beträffande *förhandlingar om spårutbyggnad till Arlanda*

att riksdagen lämnar motion 1984/85:2572 (c) utan åtgärd,

40. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och vad utskottet i anslagsfrågan anfört samt med avslag på motionerna 1984/85:2552 (m) yrkande 8 och 1984/85:2888 (m) yrkande 27 samt 1984/85:2890 (vpk) yrkande 19 till *Ersättning till statens järnvägar*

för köp av vissa tjänster för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 467 100 000 kr.,

41. beträffande *förslag till ersättningssystem för trafiken på det ersättningsberättigade nätet*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 19 utan åtgärd,

42. beträffande *vapenutrustning för tågförare*
att riksdagen lämnar motion 1984/85:523 (fp) utan åtgärd.

Stockholm den 9 maj 1985

På trafikutskottets vägnar
KURT HUGOSSON

Närvarande: Kurt Hugosson (s), Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Olle Östrand (s), Wiggo Komstedt (m), Sven-Gösta Signell (s), Rune Johansson (s), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Margit Sandéhn(s), Sten-Ove Sundström (s), Görel Bohlin (m), Olle Grahn (fp), Sven Henricsson (vpk) och Margareta Persson (s).

Reservationer

1. Riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1 b) om storleken av det framtida ersättningsberättigade nätet

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

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Mot bakgrund" och slutar med "i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Genom 1963 års trafikpolitiska beslut delades SJ:s bannät upp i två delar. De olönsamma banorna sammanfördes i ett ersättningsbaserat nät, medan de lönsamma delarna bildade affärsbanenätet. Genom 1963 års beslut fick SJ full ersättning för underskottet på e-nätet.

Avsikten var att trafiken på det trafiksvaga nätet snabbt skulle reduceras. Den faktiska utvecklingen har ej motsvarat de intentioner som angavs i riksdagsbeslutet.

Genom det trafikpolitiska beslutet år 1979 fastställdes mot bakgrund av de höga kostnaderna för trafiken, en handläggningsordning för prövning av persontrafiken på de delar av e-nätet som ej tillhör riksnätet. SJ och länshuvudmännen har nyckelrollen med biträde av transportrådet. Om länshuvudmännen anser att en överflyttning av trafiken till landsväg är lämplig, bör denna – enligt det trafikpolitiska beslutet – också kunna ske.

År 1983 kompletterades handläggningsordningen med fastare former och regler men med bibehållande av den valfrihet som den ursprungliga ordningen förutsätter. Handläggningsordningen kompletterades med regler för de fall där länshuvudmännen önskar behålla trafiken på järnväg. Detta har skett genom att länshuvudmännens ansvar för den kollektiva trafiken i resp. län utvidgats till att gälla även sådan järnvägstrafik som är av lokal och regional karaktär. Innebörden av detta är att länshuvudmännen får stå för kostnaderna för den trafik de vill behålla på järnväg och förhandla med SJ om villkoren.

Länshuvudmännen kan få ett särskilt statsbidrag under en femårsperiod om de övergår till busstrafik. I de fall trafikhuvudmännen vill ha kvar persontrafiken på järnväg och är beredda att betala för denna tar emellertid också staten ett ekonomiskt ansvar. I sådana fall ankommer det nämligen på statsmakterna att ställa upp med erforderliga resurser i form av investeringar eller förstärkt underhåll så att en tillfredsställande banstandard kan upprätthållas. Staten står således för de kapitalkostnader som baninvesteringarna för med sig. Härigenom har ett delat kostnadsansvar motsvarande det som gäller för landsvägstrafiken införts i de fall persontrafiken skall vara kvar på järnväg.

De starkt ökade kostnaderna för den ersättningsberättigade trafiken omöjliggör att riksdagen binder sig för storleken av det framtida e-nätet. Omfattningen av e-nätet är avhängigt av resande- och godsutvecklingen på dessa banor.

För att uppnå målsättningen om att minska de årliga bidragen till järnvägstrafiken är det nödvändigt att resande- och godstrafiken markant ökar både på a- och e-banorna. Om konsumenterna i stället väljer andra transportmedel, bör den av regeringen i proposition 1982/83:100 angivna handläggningsordningen för e-banorna ånyo enligt utskottets mening aktualiseras.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av motion 1984/85:2888 (m) yrkande 15, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 b bort ha följande lydelse:

1. beträffande *riktlinjer för järnvägspolitiken*

att riksdagen

b. med bifall till motion 1984/85:2888 (m) yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande frågan om omfattningen av det framtida ersättningsberättigade järnvägsnätet.

2. Riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1 e)

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

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 26 som börjar med "Utskottet

vill" och slutar på s. 27 med "trafikpolitiska beslut" bort ersättas med text enligt följande lydelse:

1979 års trafikpolitiska beslut tillkom efter långvarigt utredningsarbete under 1970-talet. Beslutet kom av naturliga skäl att präglas av de bedömningar av samhällsekonomin som då rådde.

1979 års beslut har varit i kraft i ett halvt decennium. Det har redan visat sig ha allvarliga brister. Beslutet bör därför, vad avser järnvägspolitiken, snarast utvärderas. En omprövning i syfte att bl. a. minska statens kostnader för trafikpolitiken och ge de skilda trafikgrenarna ett striktare kostnadsansvar är nödvändig.

I propositionen anges att järnvägen, enligt 1979 års trafikpolitiska beslut, skall utgöra stommen i person- och godstrafiken.

Befintlig statistik visar att 75 % av det inrikes persontransportarbetet över 100 km sker på gator och vägar, medan 18 % sker på järnväg och 7 % med flyg. Av det inrikes godstranportarbetet över 100 km sker 28 % med lastbil, 27 % med järnväg och 46 % med sjöfart.

För att järnvägen skall utgöra stommen i både person- och godstrafiken krävs en utomordentligt stark utbyggnad av trafiken. Även med kraftfulla insatser kommer trafiken på vägar och gator att vara större än trafiken på järnväg.

En realistisk trafikpolitik skall utgå från det faktum att en alldeles övervägande del av trafiken sker på vägar och gator. Trafiken på vägar och gator med personbil, lastbil, buss, cykel och motorcykel utgör stommen i person- och godstrafiken.

Vad utskottet nu anfört, som till väsentlig del tillgodoser förevarande motionsyrkande, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 e bort ha följande lydelse:

1. beträffande *riktlinjer för järnvägspolitiken*

att riksdagen

e. med anledning av motion 1984/85:2888 (m) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

3. Riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1 f)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "mån undvikas" bort ersättas med text enligt följande lydelse:

Under decennierna efter det andra världskriget försummades såväl investeringar som reinvesteringar i en starkt nedsliten järnvägsapparat. Under samma tid har praktiskt taget hela samhället anpassats till bilismens utveckling. Många bilar och mycket biltrafik ansågs vara något positivt och ett bevis på hög levnadsstandard. Hela tiden har bilismens avigsidor tonats

ned medan dess fördelar tagits som givna. Järnvägsnedläggningar har, med vissa avbrott för utredningar, pågått under lång tid, samtidigt som omfattande vägbyggnader disponerat stora skattemedel. 1979 års trafikpolitiska beslut innebar, vad gäller uttalanden, ett klart ställningstagande för en samhällsekonomisk grundsyn på järnvägstrafiken. Tyvärr innehöll beslutet alltför få konkreta åtgärdsförslag.

I proposition 1984/85:114 nämns visserligen ordet samhällsekonomi, men då snarare så att det kan uppfattas som liktydigt med trafikutövarens kostnad för trafiken. I stället talas desto oftare om de marknadsekonomiska krafterna och kravet på *företagsekonomisk* lönsamhet. Man kan inte komma ifrån att propositionen i sin grundton utformats under stark influens från den ideologiska högervågen. Vpk framhåller, på samma sätt som miljövännerna och ekonomer med ett långsiktigt perspektiv på trafikfunktionen i samhället, energihushållningsaspekter liksom ekologiska, sociala och regionala aspekter på järnvägspolitiken. Verkligt långsiktig företagsekonomi och ett samhällsekonomiskt synsätt har också enligt utskottets uppfattning beröringspunkter.

Några samhällsekonomiska fakta må i sammanhanget nämnas: i genomsnitt går det åt nära 8 gånger mer *energi* att frakta ett ton gods på landsväg än på järnväg.

Drygt 90 % av järnvägstransporterna går på elektrifierade bandelar. Till detta kommer att transportforskningsdelegationen har räknat ut att landsvägarna kräver 3.2 gånger mer energi att bygga och underhålla än järnvägarna. Däremot är det styrkt att en dieselmotorvagn (litt Y1) förbrukar mer energi per sittplats än en ledbuss. Detta är ett av de skäl man kan anföra för önskvärdheten av en lättare och mer energisnål motorvagn för bl. a. trafik på prövningsbanorna.

Järnvägen är *miljövänlig*. Man vet att elektriska lok inte förorenar, men även bandelar som inte är elektrifierade skonar miljön genom att järnvägen kan utföra ett större trafikarbete med samma mängd energi jämfört med landsvägstrafik. Tågen bullrar inte lika mycket som landsvägens bilar och långtradare. Tågen går på egen banvall skild från övrig trafik. Järnvägen tar inte upp lika mycket plats som en väg, som i genomsnitt kräver tre gånger mer mark än en järnväg.

Ser man till *trafiksäkerheten* är järnvägsresan trygg. Vid exempelvis halka, snö eller dimma är risken för olyckor betydligt större vid landsvägstrafik. Bilen däremot är tre gånger så farlig som kollektivtrafiken. Trafikolyckorna är den vanligaste dödsorsaken bland barn och ungdom mellan 5 och 19 år. I jämförelse med tåg skadas dubbelt så många personer i buss och 20 gånger fler i personbil räknat per personkilometer (VTI rapport 196/1980).

Uppdelningen av järnvägen i ett ersättningsberättigat nät och ett affärsbanenät är vidare enligt utskottets uppfattning en konstlad konstruktion som blir alltmera bräcklig. Det s. k. E-nätet tenderar att växa medan A-nätet minskar och en närmare analys skulle säkert visa att även affärsbanenätet i

verkligheten är ett E-nät. Hela detta indelningssystem är moget för omprövning med utgångspunkt från synen på järnvägen som ett enhetligt bansystem/transportnät i samhällsekonomins tjänst.

Enligt motionärernas grundsyn är trafiken en *social* funktion. Utskottet delar motionärernas uppfattning att detta innebär att trafiken skall planeras utifrån regeln att de olika trafikmedlen skall komplettera – inte konkurrera ihjäl – varandra. Något av denna grundsyn återspeglas i propositionens funderingar om samarbete mellan SJ och andra transportmedel så att lastbil och buss kan svara för distribution och matartrafik till och från SJ:s terminaler när järnvägen inte når ända fram till kunden. Men i dagens hårda konkurrens, där t. ex. den långväga lastbilstrafiken gynnas och järnvägen missgynnas, har en sådan önskvärd utveckling förhindrats, ett förhållande som innebär dålig hushållning med vägkapital, energi och miljö.

Lösningen heter samverkan och planering utifrån samhällets intresse. Trots detta upprepas ord som "konkurrens" och "marknad" nära nog monotont i propositionen. Eftersom ett socialt synsätt bör ligga till grund, dvs. ett synsätt som i hög grad beaktar miljö- och energiaspekterna och därmed ser till samhällets totala ekonomi, förordar utskottet för sin del en *samhällsekonomisk syn* på trafiken.

Propositionen andas i många skrivningar en hyllning av det företagsekonomiska och marknadsekonomiska tänkande som i dag har sina främsta förespråkare i organisationer som Svenska arbetsgivareföreningen, Industriförbundet och de borgerliga partierna – främst moderaterna. I hela detta synsätt döljer sig ur samhällets synpunkt påtagliga risker för att företagsekonomiskt mindre intressanta transportuppgifter kan bli försummade. Om regeringen faller undan för det ständiga borgerliga talet om privatisering, marknadsanpassning och företagsekonomisk inriktning inom trafikplaneringen, finns det stora risker för att det samhällsekonomiska synsätt som traditionellt bärs upp av arbetarrörelsen kommer att trängas tillbaka och bli otillräckligt beaktat. Följden härav kan på sikt bli en trafikstruktur som innebär stora nackdelar ur samhällets och medborgarnas synpunkt. Härmed har man också ifrågasatt en viktig hörnpelare i 1979 års trafikpolitiska beslut, som enligt propositionen fortfarande skall gälla.

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

dels utskottets hemställan under 1 f bort ha följande lydelse:

1. beträffande *riktlinjer för järnvägspolitiken*

   att riksdagen

   f. med anledning av motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

4. Riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1 g)

Olle Grahn (fp) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 25 som börjar med "Vad föredragande" och slutar med "till erinran" bort utgå,

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 27 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "väckta motioner" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2886 (fp) yrkas i denna del att riksdagen med avslag på propositionens hemställan 1 begär att regeringen återkommer (a) med en analys av vilka statliga ekonomiska bidrag till SJ som kommer att krävas för att en järnvägstrafik av i huvudsak nuvarande omfattning skall kunna bibehållas, (b) med en redovisning av de samhällsekonomiska alternativkostnaderna för järnvägen konkurrerande trafikmedel och (c) med en utvärdering av 1979 års trafikpolitiska beslut i enlighet med vad som i motionen anförts.

En del av SJ:s nuvarande svårigheter kan enligt utskottets uppfattning tillskrivas det förhållandet att SJ länge har varit ett mycket konservativt skött företag med uppenbara brister i sin långsiktiga planering. Det har ofta saknats den nödvändiga framtidstron inom företaget självt vilket medfört att underhåll och investeringar har blivit eftersatta. De negativa problemen har därför stundtals blivit självgenererande. Dålig standard har medfört minskat utnyttjande vilket i sin tur orsakat ytterligare ekonomiska svårigheter. Detta kan bl. a. studeras på underhållet av banorna där det i dag finns uppenbara brister som indirekt försvårar konkurrensen gentemot andra trafikmedel. Ett ofta omvittnat problem, särskilt i glesbygd, där beroendet av järnvägen är särskilt stort, är dålig tidtabellsanpassning vilket leder till att resenärer tvingas välja andra färdsätt framför järnvägen.

Utsikterna att uppnå lönsamhet för SJ förefaller enligt den nu förevarande propositionen att vara utomordentligt små. Trots den finansiella rekonstruktionen som föreslås och som senast år 1983 föregicks av en liknande, saknas förutsättningar för att SJ skall kunna uppnå lönsamhet. Följande siffror illustrerar SJ:s problem:

Budgetår	Driftresultat	Förräntningskrav	Tot. resultat
1980/81	– 437	177	– 614
1981/82	– 445	229	– 675
1982/83	– 443	283	– 726
1983/84	+ 109	384	– 275
1984/85 (pro-	+–0	500	– 500
1985/86 gnos)	– 340	550	– 890

Våren 1983 avlastade riksdagen SJ kostnader med ca 700 milj. kr. Ett för 1983/84 med de tre tidigare åren jämförbart resultat ger alltså en förlust på

nästan 1 000 milj. kr. Även för budgetåren 1984/85 och 1985/86 är prognoserna negativa. Trots 1983 års avlastning beräknas förlusten nästa budgetår bli nästan 900 milj. kr. Detta oberoende av det ersättningsberättigade bannätet, för vilket SJ har erhållit full ersättning för kostnaderna.

Det är mot bakgrund av de siffror som här presenterats svårt att förstå varpå regeringen grundar den optimism om SJ:s framtid som framskymtar på olika håll i propositionen. Om förslagen genomförs som presenteras i denna ges viss respittid, men inom några år kommer det att bli nödvändigt med nya finansiella rekonstruktioner. Det är därför beklagligt att de förslag som regeringen presenterar i detta avseende är ofullständiga för att finna lösningar på SJ:s långsiktiga ekonomiska problem.

För att järnvägstrafik skall kunna bedrivas med rimlig ekonomisk lönsamhet krävs enligt utskottets uppfattning ett stort trafikunderlag. Typiskt sett finns ett sådant på långa och medellånga avstånd och på kortare avstånd i stora städer. Sveriges geografi och befolkningsstruktur medför mot denna bakgrund att en stor del av bannätet inte har förutsättningar att bli lönsam. För att trafiken skall kunna bedrivas krävs det att den subventioneras av staten. Så sker på det s. k. ersättningsberättigade bannätet. Det framgår emellertid av propositionen att inte heller det s. k. affärsbanenätet, där 90 % av persontrafiken äger rum, kan bära sina kostnader. Detta sistnämnda förhållande bidrar ytterligare till farhågor inför SJ:s framtid.

Utifrån det faktum att en betydande del av det nuvarande järnvägsnätet inte är företagsekonomiskt försvarbar att fortsätta att driva måste därför, såsom motionärerna framhållit, en noggrann analys göras av motiven till en fortsatt järnvägstrafik i nuvarande omfattning. Härvid vore en redovisning över åtgärder som på sikt kan göra trafiken lönsam på dessa delar av järnvägsnätet av stort värde.

Av regional- och miljöpolitiska samt trafiksäkerhetsmässiga skäl kan det vara motiverat att driva också olönsamma järnvägar. Men innan sådana ställningstaganden görs måste det finnas ett tillfredsställande underlag som belyser alternativa trafikslag och bl. a. de samhällsekonomiska konsekvenserna av dessa.

För att långsiktigt bedöma den framtida järnvägsstrukturen i Sverige och för att ge riksdagen en uppfattning om vilka subventioner som kommer att bli aktuella för fortsatt järnvägsdrift i nuvarande omfattning måste ingående studier göras av skilda trafikslags alternativa samhällskostnader. En sådan redovisning är angelägen oavsett de kortsiktiga ställningstaganden som är aktuella med anledning av den föreliggande propositionen. Riksdagen bör därför ge regeringen i uppdrag att återkomma med en analys i enlighet med vad utskottet har anfört.

Regeringen bör i detta sammanhang också få i uppdrag att göra en utvärdering av konsekvenserna av 1979 års trafikpolitiska beslut och därvid särskilt pröva effekterna av den prioritering som gjorts av järnvägen som stommen i person- och godstrafiken.

Vad utskottet nu anfört, vilket till väsentlig del innebär ett tillgodoseende av syftet med motion 1984/85:2886 (fp) i här berörda delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 g bort ha följande lydelse:

1. beträffande *riktlinjer för järnvägspolitiken*

att riksdagen

g. med avslag på regeringens förslag och med anledning av motion 1984/85:2886 (fp) yrkande 1 i motsvarande delar som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom.2 a) om ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar m. m.

Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 30 börjar med "Förslagen i propositionen" och på s. 32 slutar med "berörda delar" bort ersättas med text av följande lydelse:

Förslagen i propositionen bygger enligt utskottet inte på tillräckliga analyser av de långsiktiga konsekvenserna på SJ:s ekonomi. Ytterligare underlag är därför nödvändigt innan ställning tas till de närmare formerna för ett ändrat kostnadsansvar för SJ. Det gäller bl. a. förslaget om att SJ skall övergå till att göra avskrivningar på historiska värden och förslaget att endast 80 % av sådana investeringar i infrastrukturen som är att hänföra till affärsbanenätet skall föras till statskapitalet med krav på full förräntning. Under hänvisning härtill tillstyrks motion 1984/85:2886 (fp) i denna del i vilken begärs att regeringen bl. a. återkommer dels med en analys av de långsiktiga effekterna av att övergå till att göra avskrivningar på historiska anskaffningsvärden, dels med en närmare analys över vad som motiverar att statens subvention skall uppgå till 20 %.

I motionerna 1984/85:1364 (fp) yrkande 6 och 1984/85:2555 (fp), vilka lagts fram under den allmänna motionstiden, hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionerna anförts angående en uppdelning av SJ i en del som svarar för driften av järnvägstrafiken och en annan del som ansvarar för infrastrukturen. I motion 1984/85:2886 (fp) hemställs att riksdagen beslutar att ge regeringen till känna vad som i motionen anförts angående möjligheterna att upplåta nuvarande infrastruktur till från SJ fristående transportörer. Liknande tankegångar förs fram i motion 1984/85:2888 (m) yrkande 2 i vilken hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om

möjlighet för från SJ fristående företag att bedriva viss tågtrafik. Som exempel nämns i motionen särskilda godspendlar och chartertåg för turister.

Utskottet konstaterar att förslagen i de nu nämnda motionerna utgår från förutsättningen att det införs en s. k. extern vägtrafikmodell. En sådan modell innebär bl. a. att SJ anvisas särskilda anslag för byggande och underhåll och att staten av SJ tar ut särskilda avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen.

Skillnaden mellan den av motionärerna förordade externa vägtrafikmodellen och den interna modell som föredraganden förordar är som framgår av propositionen i första hand att avgifterna för utnyttjandet av infrastrukturen i det senare fallet interndebiteras i syfte att fördela kostnaderna inom verket medan de med den externa modellen levereras direkt in till statsverket. Utskottet delar uppfattningen att en extern modell skapar likartade förutsättningar när det gäller statens sätt att behandla investeringar i och underhåll av vägar och järnvägar. Båda modellerna gör det möjligt att på ett bättre sätt än i dag fördela SJ:s kostnader över tiden med hänsyn till trafikvolymens och därmed intäkternas utveckling. Utskottet konstaterar också att SJ med båda modellerna kan ges de förutsättningar som behövs för att verket långsiktigt skall kunna utvecklas som affärsföretag.

Enligt utskottets uppfattning är det angeläget att skilja på vad som kan anses vara samhälleliga resp. företagsspecifika kostnader och intäkter i järnvägstrafiken. Utgångspunkten för ett konkret förslag till ändrat kostnadsansvar för SJ bör därför vara att SJ:s verksamhet delas upp i två delar i enlighet med den externa vägtrafikmodellens förutsättningar. Den ena delen bör alltså svara för driften av järnvägstrafiken och den andra delen för infrastrukturen. Detta bör enligt utskottet åstadkommas genom att infrastrukturen förvaltas av ett självständigt verk av det slag som vägverket utgör medan järnvägstrafiken drivs av ett från verket fristående företag – SJ.

Den av utskottet förordade modellen innebär att SJ bör betala för infrastrukturen i proportion till utnyttjandet. En sådan finansieringsmodell underlättar också för från SJ fristående transportföretag att utnyttja bannät och övrig infrastruktur. Genom att upplåta nuvarande anläggningar till fristående företag kan SJ-monopolet brytas. Den konkurrens som därvid kan uppstå bör enligt utskottet i hög grad kunna bli stimulerande för effektiviteten och lönsamheten i SJ.

Vad utskottet nu anfört, som i berörda delar innebär ett tillstyrkande av motionerna 1984/85:1364 (fp), 1984/85:2555 (fp), 1984/85:2886 (fp) samt 1984/85:2888 (m), bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

a. med avslag på regeringens förslag i denna del och med anledning av motionerna 1984/85:1364 (fp) yrkande 6, 1984/85:2555 (fp) yrkande 3, 1984/85:2886 (fp) yrkande 1 i motsvarande delar samt yrkande 2 och 1984/85:2888 (m) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 b–i) om ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar i övriga delar – under förutsättning av bifall till reservation nr 5 –

Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 32 börjar med "I motion 1984/85:2888 (m)" och på s. 36 slutar med "nya systemet" bort ersättas med text av följande lydelse:

Under hänvisning till vad i den med 5. betecknade reservationen anförts finner utskottet att motionerna 1984/85:2885 (c) och 1984/85:2888 (m) i de delar som behandlar statens järnvägars kostnadsansvar saknar aktualitet och därför bör lämnas utan åtgärd. Detta innebär att även propositionen avstyrks i dessa delar.

dels att utskottets hemställan under 2 b–i bort ha följande lydelse:

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

b. lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkandena 6 och 7 utan åtgärd,

c. med avslag på regeringens förslag lämnar motion 1984/85:2885 (c) yrkande 4 utan åtgärd,

d. med avslag på regeringens förslag lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 8 utan åtgärd,

e. med avslag på regeringens förslag lämnar motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 5 och 1984/85:2888 (m) yrkande 9 utan åtgärd,

f. med avslag på regeringens förslag lämnar motion 1984/85:2888 (m) yrkande 10 utan åtgärd,

g. med avslag på regeringens förslag lämnar motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 6 samt 1984/85:2888 (m) yrkandena 11 och 12 utan åtgärd,

h. med avslag på regeringens förslag lämnar motion 1984/85:2885 (c) yrkande 7 utan åtgärd,

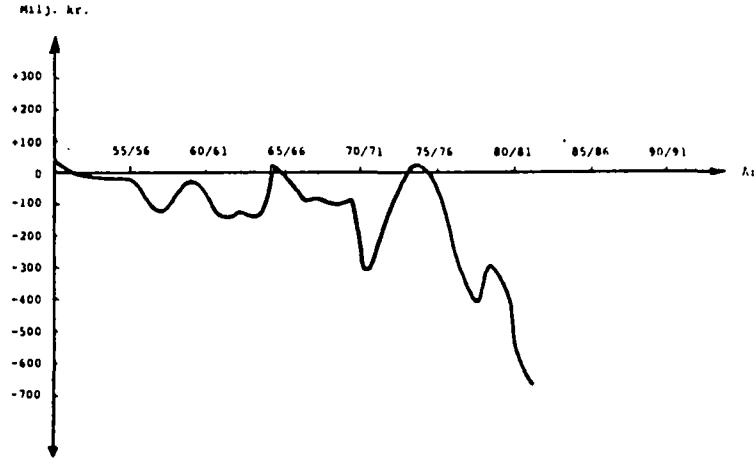
i. med avslag på regeringens förslag samt med bifall till motion 1984/85:2886 (fp) yrkande 1 i motsvarande delar i övrigt avslår vad föredragande departementschefen härom anfört,

7. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 b) om minskning av statens totala anslags- och bidragsgivning till järnvägstrafiken samt ny strukturplan för järnvägstrafiken

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 30 som börjar med "Förslagen i propositionen" och slutar med "frågorna härom" bort ersättas med text av följande lydelse:

Förslagen i propositionen bygger enligt utskottet på otillräckliga analyser av de långsiktiga konsekvenserna på SJ:s ekonomi och effekterna av alternativa handlingsvägar. Utgångspunkten för SJ är att företaget, inom de av regering och riksdag uppdragna ramarna, skall drivas utifrån företagsekonomiska grunder på i princip samma sätt som andra trafikföretag. Statsmakterna har ålagt SJ att täcka sina kostnader, inkl. avskrivningar på tillgångarna på återanskaffningsvärdet, samt redovisa ett så stort överskott att staten ges ränta på det kapital som satsats i företaget.



Resultatutvecklingen (inkl. förräntningskravet) vid statens järnvägar. Milj. kr.

SJ har under efterkrigstiden enbart i några enstaka högkonjunkturtoppar lyckats klara de ekonomiska kraven. Som frmagår av bifogad figur ur

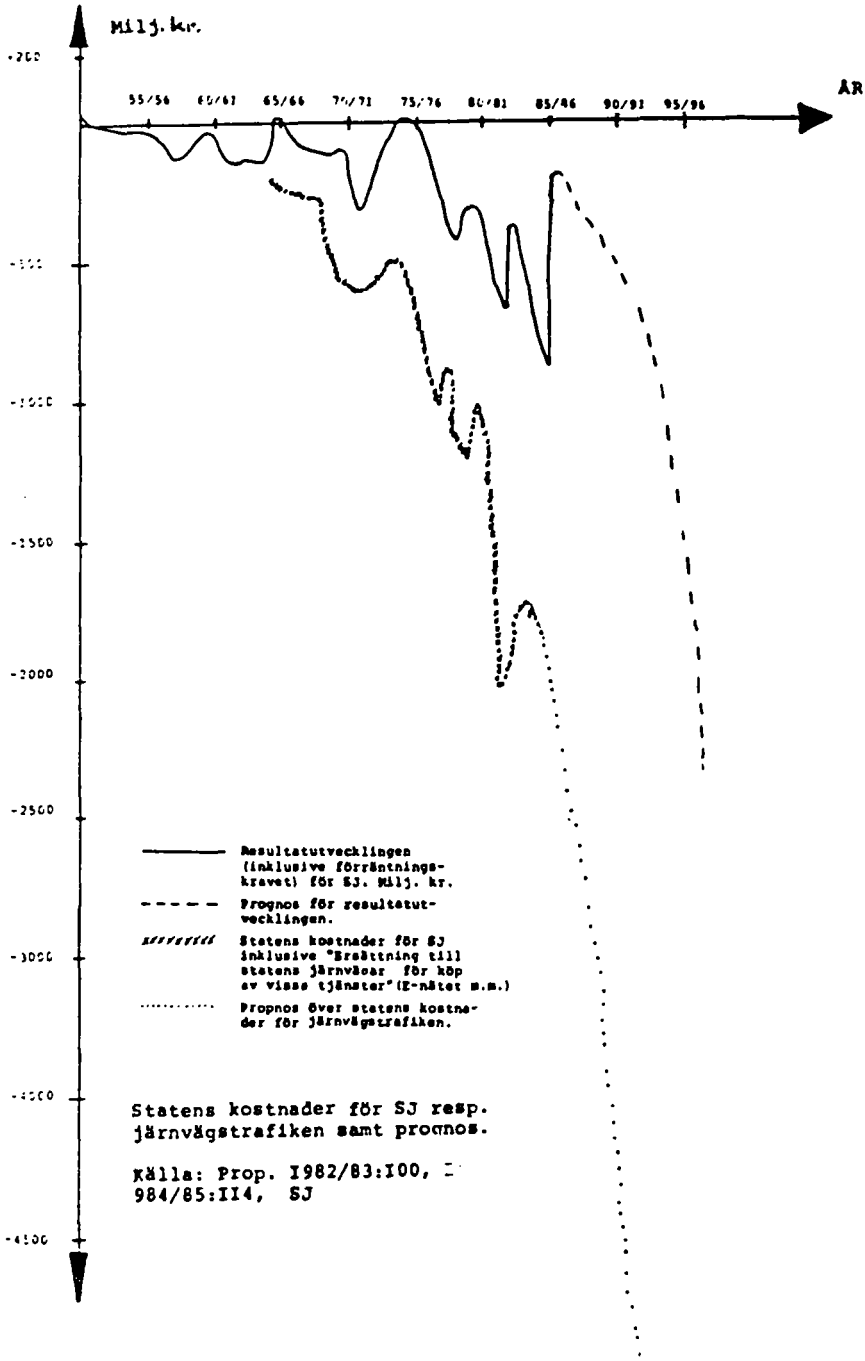
proposition 1982/83:100 har SJ efter en tillfällig uppgång vid 1974 års högkonjunktur kraftigt försämrat sitt resultat.

Riktlinjerna för SJ:s verksamhet och den statliga järnvägspolitiken har lagts fast i bl. a. 1979 års trafikpolitiska beslut (prop. 1978/79:99), 1980 års strukturplan för SJ (prop. 1980/81:2) och 1982/83 års budgetproposition (prop. 1982/83:100).

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

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

Det är belysande för riksdagens styrning av SJ att regeringens proposition 1984/85:114. Riktlinjer för järnvägstrafiken, nästan helt saknar prognoser över SJ:s framtida ekonomiska utveckling liksom de ekonomiska effekterna av de förslag som föreslås i propositionen. Av de fåtaliga uppgifter som ges, samt genom de uppgifter som vi fått från bl. a. SJ, kan man dra slutsatsen att järnvägstrafiken går en mycket dyster ekonomisk framtid till mötes. Följande prognos kan göras för den kommande tioårsperioden.



Statens kostnader för SJ resp. järnvägstrafiken samt prognos.

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

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

Man kan uppskatta att staten genom de åtgärder som föreslås i prop: 1984/85:114 inledningsvis reducerar de ekonomiska kraven på SJ med 700 milj. kr. per år. Den kalkylerade lönsamhetsbristen på ca 3 miljarder kronor per år i mitten av 1990-talet kommer att reduceras till ca 2,5 miljarder kronor per år.

Utskottet har i denna del enbart berört det s. k. a-nätet, för vilket SJ har det ekonomiska ansvaret. Statens stöd till järnvägstrafiken omfattar dessutom subventionerna till det s. k. e-nätet. Kostnaderna för detta beräknas budgetåret 1985/86 till 1 243 miljoner i driftstöd samt 285 miljoner till investeringar. Även om det finns mycket stora osäkerhetsmarginaler över hur dessa kostnader kommer att utvecklas i framtiden, finns det mot bakgrund av kostnadsutvecklingen det senaste decenniet anledning till oro. Om några genomgripande åtgärder ej vidtas kan statens kostnader för e-nätet om 10 år beräknas att ha stigit till ca 2,5 miljarder kronor.

Utskottet kan ej acceptera en sådan utveckling av statens subventioner till järnvägstrafiken. Genomgripande nydaningar är nödvändiga för att förhindra denna utveckling.

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

Vad utskottet nu anfört, som till väsentlig del tillgodoser förevarande motionsyrkande, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

b. med anledning av motion 1984/85:2888 (m) yrkandena 6 och 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande minskningen av statens totala anslags- och bidragsgivning till järnvägstrafiken samt om en ny strukturplan för järnvägstrafiken,

8. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 c) om avgränsning av järnvägens infrastruktur

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 33 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "berörda del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker således motionen i denna del.

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

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*
att riksdagen
c. med avslag på regeringens förslag och med anledning av motion 1984/85:2885 (c) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

9. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 d) om statens järnvägars statskapital

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

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 33 som börjar med "I motion 1984/85:2888 (m)" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs att riksdagen avslår regeringens förslag att SJ enbart skall behöva göra avskrivningar på och förränta 80 % av det historiska värdet på investeringar i järnvägstrafikens infrastruktur samt att SJ skall slippa att under byggnadstiden betala ränta på de medel som satsas i investeringar i infrastrukturen och trafikrörelsens fasta anläggningar. De föreslagna åtgärderna syftar till att dölja statens subventioner till järnvägstrafiken. SJ:s konkurrenter betalar via olika avgifter även ränta på det kapital som utnyttjas när en investering genomförs. Detta bör även gälla SJ.

Genom att godta regelbundet återkommande nedskrivningar av statskapitalet, förändringar av kraven på avskrivningar och förräntning av statskapitalet kommer inom SJ att växa fram en insikt om att man efter några år får de egna investeringarna i gåva av skattebetalarna. Effekten av detta blir dålig hushållning med skattebetalarnas pengar, samtidigt som det kan skapa allvarliga obalanser på transportmarknaden.

Statens subventioner till järnvägstrafiken skall enligt utskottets mening öppet redovisas. Det är av central betydelse att skattebetalarna direkt kan avläsa SJ:s resultat och de årliga subventionerna till järnvägstrafiken. SJ:s förluster bör, oavsett företagsform, i första hand tas upp i balansräkningen och i andra hand täckas med kapitaltillskott från ägaren.

Redan för några år sedan stod det klart att SJ ej skulle klara de ekonomiska målsättningarna som angavs i 1980 års strukturplan. I denna situation valde regeringen att öka subventionerna till SJ genom att minska de ekonomiska kraven. I proposition 1982/83:100 föreslogs att SJ:s statskapital och SJ:s uppskrivningsfond skulle skrivas ned till 0 kr. Statskapitalet var vid detta tillfälle 1 miljard kronor, medan uppskrivningsfonden – vilken hade skapats när det statliga budgetsystemet ändrades 1980/81 – bestod av 1 240 milj. kr. Totalt innebar propositionens förslag att statsmakternas krav på SJ minskade med ca 700 milj. kr. per år. SJ:s årliga resultat förbättrades med motsvarande belopp.

I motion 1982/83:1925 (m) yrkades avslag på regeringens olika förslag för att dölja subventionerna till järnvägstrafiken.

Propositionens förslag hade knappt hunnit träda i kraft förrän det var uppenbart att dessa åtgärder enbart skulle kunna dölja SJ:s ekonomiska svårigheter under något år. Regeringen tvingas därför nu återkomma med nya förslag om minskade krav på SJ. Syftet med dessa är åter att dölja den dystra ekonomiska utvecklingen för svensk järnvägstrafik.

Vad utskottet nu anfört, som innebär avslag på regeringens förslag samt ett tillgodoseende till väsentlig del av förevarande motionsyrkande, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

d. med avslag på regeringens förslag och med anledning av motion 1984/85:2888 (m) yrkande 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

10. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 e) om förräntning av nya investeringar i järnvägens infrastruktur

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "Utskottet vill även" och slutar med "berörda delar." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den i motion 1984/85:2888 (m) framförda uppfattningen att nya investeringar i infrastrukturen på affärsbanenätet skall förräntas fullt ut. Den affärsinriktade verksamheten inom SJ bör bedrivas på villkor, som så långt möjligt liknar andra affärsföretags. Mot denna bakgrund är det orimligt att 20 % av de affärsinriktade investeringarna, såsom föreslås i propositionen, skall direktavskrivas.

Även fortsättningsvis – (lika med utskottet) – skall påverkas.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av motion 1984/85:2888 (m) i denna del och ett avstyrkande av motion 1984/85:2885 (c) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

e. med avslag på regeringens förslag och motion 1984/85:2885 (c) yrkande 5 samt med anledning av motion 1984/85:2888 (m) yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

11. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 e) om förräntning av nya investeringar i järnvägens infrastruktur

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "Utskottet vill även" och slutar med "berörda delar." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar vad som i den sistnämnda motionen anförs beträffande direktavskrivning av nya investeringar i järnvägens infrastruktur. Även utskottet finner det lämpligt att för sådana investeringar tillämpa samma regler för direktavskrivning som gäller för flertalet av de investeringar som genomförs i Stockholmsregionen i enlighet med den överenskommelse som där träffats, dvs. 25 %.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av motion 1984/85:2885 (c) i denna del och ett avstyrkande av motion 1984/85:2888 (m) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

e. med avslag på regeringens förslag och motion 1984/85:2888 (m) yrkande 9 samt med anledning av motion 1984/85:2885 (c) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

12. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 f) om kapitalisering av ränta under byggnadstiden

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

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "I motion 1984/85:2888 (m)" och på s. 35 slutar med "avstyrks följaktligen." bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs att riksdagen avslår regeringens förslag om kapitalisering av ränta under byggnadstiden för projekt i järnvägens infrastruktur och fasta anläggningar. Bakgrunden till detta ställningstagande är ambitionen att i görligaste mån tillse att SJ:s affärsverksamhet bedrivs på normala affärsmässiga villkor. Propositionens förslag innebär ett flagrant avsteg från denna princip. Utskottet delar motionärernas uppfattning och tillstyrker motionen i denna del.

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

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens*

järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar
att riksdagen
f. med avslag på regeringens förslag och med anledning av motion 1984/85:2888 (m) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

13. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 g) om finansiering av investeringar utanför statsbudgeten

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Utskottet vill" och på s. 36 slutar med "i järnvägstrafiken." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar uppfattningen att även sådana investeringar på affärsbanenätet som är att hänföra till trafikrörelsens fasta anläggningar bör finansieras genom upplåning på den reguljära lånemarknaden. Utskottet anser också att SJ Invest AB bör kunna svara för finansieringen av sådana investeringar. I motion 1984/85:2885 (c) framförs likaledes den principiella uppfattningen att trafikrörelsens fasta anläggningar bör finansieras genom upplåning. Då det i denna motion emellertid förutsatts att SJ:s upplåning för nu nämnd typ av investeringar skall ske i riksgäldskontoret mot statlig kreditgaranti avstyrks motionen i denna del, medan yrkandena 11 och 12 i motion 1984/85:2888 (m) tillstyrks.

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

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*
att riksdagen
g. med avslag på regeringens förslag och motion 1984/85:2885 (c) yrkande 6 samt med anledning av motion 1984/85:2888 (m) yrkandena 11 och 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

14. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 g) om finansiering av investeringar utanför statsbudgeten

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 35 börjar med "Utskottet vill" och på s. 36 slutar med "i järnvägstrafiken." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar uppfattningen att SJ:s samtliga investeringar utom de som avser infrastrukturen bör finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret mot statlig kreditgaranti. Även investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar bör således finansieras på detta sätt. Motion 1984/85:2885 (c) tillstyrks därför i denna del medan motion 1984/85:2888 (m) i vilken krävs att SJ:s upplåning inte skall vara bunden till riksgäldskontoret utan ske på den reguljära lånemarknaden via SJ Invest AB avstyrks i berörda delar.

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

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

g. med avslag på regeringens förslag och motion 1984/85:2888 (m) yrkandena 11 och 12 samt med anledning av motion 1984/85:2885 (c) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

15. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 h) om täckande av underskott i järnvägstrafiken

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 36 som börjar med "I motion 1984/85:2885 (c)" och slutar med "avstyrks därför." bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2885 (c) hemställs att riksdagen godkänner vad i motionen anförts om att SJ måste täcka underskott inkl. det statliga förräntningskravet på andra investeringar än i infrastrukturen genom lån i

riksgäldskontoret. Även utskottet anser att kravet på SJ att täcka underskott genom lån i riksgäldskontoret bör utvidgas till att även omfatta det statliga förräntningskravet på nu nämnda typ av investeringar. Motionen tillstyrks därför i denna del.

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

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*

att riksdagen

h. med avslag på regeringens förslag och med anledning av motion 1984/85:2885 (c) yrkande 7 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

16. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2) – beträffande motiveringen för utskottets hemställan under mom. 2 –

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

att det stycke i utskottets yttrande på s. 36 som börjar med "Sammanfattningsvis vill" och slutar med "nya systemet" bort utgå.

17. Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2 j) om plan för försäljning av SJ:s fasta egendom

Olle Grahn (fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 36 börjar med "I motion 1984/85:1364 (fp)" och på s. 37 slutar med "denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:1364 (fp) hemställs att riksdagen beslutar att regeringen låter utarbeta en plan för försäljning av SJ:s fasta egendom i enlighet med vad som i motionen anförts. Motivet är enligt motionärerna att stationshus, godsmagasin, tomter etc. binder mycket kapital. Utskottet delar uppfattningen att det av de skäl som anförs i motionen synes lämpligt att regeringen

ger SJ i uppdrag att ta fram en sådan plan. Motionen tillstyrks följaktligen i denna del.

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

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

2. beträffande *nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar*
   att riksdagen
   j. med anledning av motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

18. Statens järnvägars godstrafik (mom. 3 a) om fasta regler för finansiering, statsbidrag etc. vid byggande och drift av industrispår

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 38 som börjar med "Utskottet har" och slutar med "avstyrks följaktligen." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser för sin del att de i propositionen föreslagna åtgärderna är otillräckliga. Med föredragandens förslag kopplas industrispårsinvesteringar i alltför hög utsträckning till sysselsättningsläget i berörda regioner. För att åstadkomma en snabb utbyggnad och upprustning av industrispår krävs enligt utskottet fasta regler för finansiering, statsbidrag etc. vid byggande och drift av industrispår i enlighet med vad som föreslås i motion 1984/85:2890 (vpk) i denna del.

Vad utskottet nu anfört, som således innebär ett tillstyrkande av motion 1984/85:2890 (vpk) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

3. beträffande *statens järnvägars godstrafik*
   att riksdagen
   a. med anledning av vad föredragande departementschefen i propositionen anfört beträffande möjligheterna att finansiera byggande och upprustning av industrispår samt med bifall till motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

19. Statens järnvägars godstrafik (mom. 3 c) om överföring av vissa godsbanor till industrispår

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

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 39 som börjar med "I samma" och slutar med "inte nödvändig." bort ersättas med text av följande lydelse:

I samma motion hemställs att riksdagen hos regeringen anhåller om utredning rörande förutsättningarna för att överföra vissa godsbanor till industrispår. Även utskottet anser att detta kan vara motiverat med hänsyn till att en överföring av godsbanor till industrispår skulle bidra till att minska statens kostnader för trafiken på det ersättningsberättigade bannätet. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att redan 1981 års separatredovisningssakkunniga i betänkandet (Ds K 1981:19) Statens kostnader för olönsam järnvägstrafik föreslog en utveckling i nu nämnd riktning.

Vad utskottet nu anfört, som innebär ett tillstyrkande av motion 1984/85:2888 (m) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

3. beträffande *statens järnvägars godstrafik*

att riksdagen

c. med anledning av motion 1984/85:2888 (m) yrkande 20 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

20. Statens järnvägars godstrafik (mom. 3 e) om överförande av tung trafik från landsväg till järnväg, m. m.

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 43 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "långväga lastbilstrafik." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet anser mot den här bakgrunden att en målinriktad satsning på kombitrafiken bör utgöra ett viktigt inslag i trafikpolitiken under resten av 1980-talet och under 1990-talet till gagn för SJ, transportköparna och transportnäringen som helhet. Genom det nya kombitrafikbolaget och ett aktivt engagemang från statsmakternas sida läggs grunden för en positiv utveckling. Utskottets uppfattning är emellertid att det inte går att åstadkomma en långtgående överföring av tung landsvägstrafik till järnväg utan vissa restriktioner på långtradartrafiken. Utskottet anser därför, med tillstyrkande av vad som i motion 1984/85:2890 (vpk) anförs i denna del, att regeringen bör utforma ett förslag till system för räjongbegränsning av långväga lastbilstrafik. Detta förutsätter enligt utskottet också att en plan för den fortsatta kapacitetsutvecklingen inom järnvägstrafiken tas fram.

Vad utskottet nu anfört, som till väsentlig del synes tillgodose vad som framförts i de båda likalydande motionerna 1984/85:1967 (vpk) och 1984/85:2559 (vpk) beträffande dels överförande av tung trafik från landsväg till järnväg, dels behovet av ett flerårsprogram för utvecklandet av järnvägens kapacitet, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

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

3. beträffande *statens järnvägars godstrafik*

att riksdagen

e. med anledning av de likalydande motionerna 1984/85:1967 (vpk) yrkandena 1 och 2 a och 1984/85:2559 (vpk) yrkandena 1 och 2 a samt motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

21. Statens järnvägars godstrafik (mom. 3 i) om förordningen om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer

Rune Torwald (c), Gösta Andersson (c) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 45 som börjar med "I motionerna" och slutar med "båda motionsyrkandena." bort ersättas med text av följande lydelse:

I motionerna 1984/85:2885 (c) och 1984/85:2890 (vpk) krävs att riksdagen avslår förslaget i propositionen att den nämnda förordningen slopas. Utskottet anser att SJ, i avvaktan på att utvecklingsmöjligheterna för godstrafiken på det trafiksvaga bannätet närmare belysts och konsekvenserna av den planerade omorganisationen för styckegodstrafiken kan överblickas, bör ha kvar den formella skyldigheten att ta emot gods för transport på det ersättningsberättigade bannätet. De båda motionerna tillstyrks följaktligen i berörda delar.

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

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

3. beträffande *statens järnvägars godstrafik*

att riksdagen

i. med avslag på regeringens förslag och med anledning av motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 8 och 1984/85:2890 (vpk) yrkande 5 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

22. Den interregionala busstrafiken (mom. 4)

Rolf Clarkson (m), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 48 som börjar med "Med godtagande" och slutar med "avstyrks därför" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill med anledning härav understryka att det är angeläget att samordningen mellan lokala och regionala bussresande och SJ:s tågtrafik förbättras. Samarbetet skall ske på frivillig grund och utgå från att bägge

parter kan vinna på samarbetet. För att bibehålla konkurrensen mellan olika trafikgrenar och för att konsumenterna skall erbjudas ett rikt trafikutbud bör vidare den långväga busstrafiken få konkurrera på med järnvägstrafiken jämbördiga villkor. En förutsättning för detta är att tillståndsgivningen för turisttrafik avskaffas. Ytterligare restriktioner mot interregional busstrafik bör ej heller införas.

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

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. beträffande *den interregionala busstrafiken*
att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2888 (m) yrkande 14 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

23. Utökningen av riksnätet (mom. 14)

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

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 55 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "dessa delar" bort ersättas med text av följande lydelse:

I propositionen aviseras – såsom tidigare nämnts – en översyn av standardkraven för riksnätsbanorna. Dessa innebär bl. a. att banorna skall tillåta persontrafik i 90 km/tim, godstrafik i 70 km/tim och vagnslaster på 20 ton. Detta bör i enlighet med vad som anförts i motionen ske skyndsamt. Först när nya regler för standarden på riksnätet trätt i kraft bör det övervägas att föra bandelarna Borås–Varberg, Gårdsjö–Håkantorp, Bjärka Säby–Västervik, Torsby–Kil, Malung–Repbäcken och Storuman–Hällnäs till riksnätet. Om dessa banor i dag förs till riksnätet krävs, enligt ovan refererade, gällande regler, kraftiga upprustningar för att de skall uppnå den i 1979 års trafikpolitiska beslut fastlagda riksbanenätsstandarden. Medel saknas i dag för en sådan mycket omfattande upprustning.

Mot bakgrund av vad sålunda anförts avstyrker utskottet regeringens förslag och tillstyrker motion 1984/85:2888 (m) i motsvarande del. Härav följer att utskottet avstyrker de förut nämnda motionsyrkandena om utvidgning av riksnätet.

dels att utskottets hemställan under 14 bort ha följande lydelse:

14. att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2888 (m) yrkande 17 avslår den i propositionen föreslagna *utökningen av riksnätet* samt följande motionsyrkanden härom, nämligen 1984/85:438 (c) yrkande 2 i vad avser bandelarna Gårdsjö–Håkantorp, Torsby–Kil, Bjärka Säby–Västervik, Borås–Varberg och Repbäcken–Malung samt yrkande 3 i vad avser bandelen Storuman–Hällnäs, 1984/

85:740 (c) i vad avser bandelen Storuman–Hällnäs, 1984/85:916 (c) yrkande 1 om bandelen Repbäcken–Malung, 1984/85:923 (c) yrkande 1 om bandelen Borås–Varberg, 1984/85:1048 (vpk) om bandelen Storuman–Hällnäs, 1984/85:1051 (c) om bandelen Gårdsjö–Håkantorp och 1984/85:1370 (c) yrkande 1 om bandelen Torsby–Kil samt 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i vad avser bandelarna Gårdsjö–Håkantorp, Torsby–Kil, Bjärka Säby–Västervik, Borås–Varberg, Repbäcken–Malung och Storuman–Hällnäs,

24. Persontrafiken på inlandsbanan samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn (mom. 15)

Rune Torwald (c), Gösta Andersson (c) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 56 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "bandelen Arvidsjaur–Jörn" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom erinras om i de i ämnet framlagda motionerna har från riksdagsmajoritetens sida redan tidigare framhållits att inlandsbanan har en stor militärstrategisk betydelse i de omgivande vägfattiga landsdelarna med stora avstånd. Lokaliseringen av ett militärförband till Arvidsjaur har naturligtvis ytterligare accentuerat berörda bandelars betydelse.

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.

Men för varje år som går utan att något beslut tas om inlandsbanans definitiva införlivande med riksnätet så blir banstandarden på ännu ej riksnätshänförda bandelar allt sämre. Detta är naturligtvis ur alla synpunkter olyckligt. Det är enligt utskottets uppfattning uppenbart att inlandsbanans och dess tre norra bibanor har huvudsakligen interregional betydelse. Enligt det trafikpolitiska beslutet 1979 skall staten svara för den interregionala trafiken.

Med hänsyn till alla de faktorer som redovisats i motionerna finner utskottet här ifrågavarande banor redan nu böra hänföras till riksnätet. Om persontrafiken läggs ned på bibanorna innebär det att underlaget för själva inlandsbanan undergrävs och på sikt ökar risken för nedläggning även av den. Mot bakgrund av vad sålunda anförts tillstyrker utskottet sålunda de härom framlagda motionsyrkandena.

Det gäller yrkandena i motionerna 1984/85:354 (vpk), 1984/85:438 (c), 1984/85:740 (c), 1984/85:878 (fp), 1984/85:916 (c) och 1984/85:2885 (c), samtliga yrkanden i vad avser inlandsbanan i dess helhet och bandelen Arvidsjaur–Jörn.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. att riksdagen med avslag på regeringens förslag beträffande prövning av *persontrafiken på inlandsbanan samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn*

a. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:740 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samliga yrkanden om inlandsbanan,

b. bifaller motionerna 1984/85:354 (vpk), 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:740 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samtliga yrkanden om bandelen Arvidsjaur–Jörn,

c. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:740 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del, 1984/85:916 (c) yrkande 2 och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samtliga yrkanden om bandelen Brunflo–Mora.

25. Vissa bibanor till inlandsbanan (mom. 16 a)

Rune Torwald (c), Gösta Andersson (c) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 56 som börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "bandelen Forsmo–Hoting" bort ersättas med text av följande lydelse:

Under hänvisning till vad som anförts i resp. motioner tillstyrker utskottet vidare motionerna 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) i denna del, samtliga yrkanden om bandelen Forsmo–Hoting.

dels att utskottets hemställan under 16 a bort ha följande lydelse:

16. beträffande *vissa bibanor till inlandsbanan*

att riksdagen

a. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 3 i denna del, 1984/85:878 (fp) i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, samtliga yrkanden om bandelen Forsmo–Hoting.

26. Vissa bibanor till inlandsbanan (mom. 16 b)

Rune Torwald (c), Gösta Andersson (c), Olle Grahn (fp) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 56 som börjar med "Det gäller vidare" och slutar med "bandelen Kristinehamn–Lesjöfors" bort ersättas med text av föjande lydelse:

I motionerna 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1370 (c) i denna del, 1984/85:2885 (c) i denna del och 1984/85:2890 (vpk) i denna del samt

1984/85:2891 (fp) tas upp frågor om fortsatt trafik på bandelen Kristinehamn–Lesjöfors, m. m. Såsom i motion 1984/85:2890 (vpk) därvid anförts anser utskottet det slutliga avgörandet av frågan om nämnda bandel böra uppskjutas för att ske samtidigt som en prövning av återstående delar av inlandsbanan jämte bandelen Arvidsjaur–Jörn enligt propositionen skall ske. Utskottet tillstyrker sålunda nämnda motionsyrkande.

Vad utskottet nu anfört, vilket till väsentlig del även innebär ett tillgodoseende av syftet med de övriga här nämnda motionsyrkandena, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 16 b bort ha följande lydelse:

16. beträffande *vissa bibanor till inlandsbanan*

att riksdagen

b. med anledning av motionerna 1984/85:438 (c), yrkande 2 i denna del, 1984/85:1370 (c) yrkande 3, 1984/85:2885 (c) yrkande 11 i denna del, 1984/85:2890 (vpk) yrkande 9 i denna del och 1984/85:2891 (fp) samt med bifall till motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 10 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört beträffande uppskov med det slutliga avgörandet om bandelen Lesjöfors–Kristinehamn,

27. Trafik på bandelen Lesjöfors–Mora (mom. 17)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 56 som börjar med "Det gäller likaledes" och slutar med "bandelen Lesjöfors–Mora." bort ersättas med text av följande lydelse:

Bandelen Kristinehamn–Lesjöfors bör såsom förut nämnts enligt motion 1984/85:2890 (vpk) tillföras riksnätsdelen. Den bör därvid enligt motionen ingå i en fullt utbyggd inlandsbana, vari även bandelen Lesjöfors–Mora återupprustas för trafik. Utskottet tillstyrker motionärernas förslag att så sker.

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

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *trafik på bandelen Lesjöfors–Mora*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 11 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

28. Överförande av vissa bandelar till riksnätet (mom. 18)

Rune Torwald (c), Gösta Andersson (c) och Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 57 som börjar med "Utskottet ansluter" och slutar med "bandelen Jönköping–Vaggeryd" bort ersättas med

text av följande lydelse:

Utskottet kan inte ansluta sig till föredragandens uppfattning i dessa delar.

Regeringen har i samverkan med transportrådet gjort förberedelser för en omfattande järnvägsnedläggning. Ett antal banor har redan lagts ned. I andra fall ligger frågan hos regeringen för beslut. Formellt har länshuvudmännen getts möjlighet att avgöra om de vill ha vissa regionala banor kvar eller överföra trafiken till buss.

Det är visserligen bra att regeringen nu tillmötesgår tidigare yrkanden vad gäller banorna Borås–Varberg, Gårdsjö–Håkantorp, Bjärka Säby–Västervik, Torsby–Kil, Malung–Repbäcken och Storuman–Hällnäs och hänför dem till riksnätet. Utskottet anser emellertid att även följande banor bör tillföras riksnätet på grund av deras stora regionalpolitiska betydelse, nämligen Ställdalen–Kil, Örebro–Svartå, Flen–Oxelösund, Karlsborg–Skövde, Nässjö–Nybro, Arvika–Mellerud, Ystad–Simrishamn och Jönköping–Vaggeryd. Ett sådant beslut skulle under den första femårsperioden inte alls belasta statsbudgeten.

Det gäller motionerna 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1370 (c) i denna del och 1984/85:2885 (c) i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) i denna del om bandelen Kil–Deje–Daglösen, 1984/85:438 (c) i denna del och 1984/85:2885 (c) i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) i denna del om bandelen Daglösen–Ställdalen, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1370 (c) i denna del, 1984/85:1975 (c) i denna del, 1984/85:2885 (c) i denna del och 1984/85:2889 (vpk), samtliga yrkanden om banan Arvika–Mellerud, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1963 (s) samt 1984/85:2885 (c) i denna del om banan Örebro–Svartå, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:734 (c), 1984/85:2885 (c) i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) i denna del om banan Karlsborg–Skövde, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:1058 (c) och 1984/85:2885 (c) i denna del om banan Flen–Oxelösund, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:2881 (fp) och 1984/85:2885 (c) i denna del om banan Simrishamn–Ystad, 1984/85:438 (c) i denna del, 1984/85:2549 (c) i denna del och 1984/85:2885 (c) i denna del om bandelen Nässjö–Nybro och 1984/85:438 (c) samt 1984/85:2885 (c) i denna del om bandelen Jönköping–Vaggeryd.

dels att utskottets hemställan under 18 bort ha följande lydelse:

18. beträffande *överförande av vissa bandelar till riksnätet*

att riksdagen

a. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1370 (c) yrkande 4 och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) yrkandena 9 och 10 i dessa delar, samtliga yrkanden i vad avser bandelen Kil–Deje–Daglösen,

b. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del samt 1984/85:2890 (vpk) yrkandena 9 och 10 i dessa delar, samtliga yrkanden i vad avser bandelen Daglösen–Ställdalen,

c. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1370 (c) yrkande 2, 1984/85:1975 (c) yrkande 2, 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del och 1984/85:2889 (vpk), samtliga yrkanden om banan Arvika–Mellerud,

d. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1963 (s) och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Örebro–Svartå,

e. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:734 (c), 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del och 1984/85:2890 (vpk) yrkandena 9 och 10 i dessa delar, samtliga yrkanden om bandelen Karlsborg–Skövde,

f. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:1058 (c) och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Flen–Oxelösund,

g. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:2281 (fp) och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Simrishamn–Ystad,

h. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del, 1984/85:2549 (c) yrkande 1 och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, samtliga yrkanden om banan Nässjö–Nybro,

i. bifaller motionerna 1984/85:438 (c) yrkande 2 i denna del och 1984/85:2885 (c) yrkande 10 i denna del, båda yrkandena om banan Jönköping–Vaggeryd,

29. Trafiken på vissa bandelar (mom. 19)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 57 som börjar med "Utskottet avstyrker" och slutar med "järnvägen Malungsfors–Sälen–Särna" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandena i motionerna 1984/85:741 (vpk) om bibehållande av persontrafiken på bandelen Falköping–Landeryd, 1984/85:468 (vpk) i denna del och 1984/85:1968 (fp) i denna del, båda yrkandena i vad avser återupptagande av persontrafiken på järnvägen Sölvesborg–Älmhult, 1984/85:326 (c) om järnvägen Finspång–Hjortkvarn, 1984/85:1992 (vpk) om utbyggnad i Hargshamn av hamn för järnvägstransporter samt 1984/85:875 (c) om turisttrafik, m. m. på järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik och 1984/85:1155 (vpk) om överlåtelse av linjen Växjö–Hultsfred–Västervik till berörda kommuner för turisttrafik, 1984/85:2549 (c) om turisttrafik m. m. på bandelen Nässjö–Nybro m. m., 1984/85:1974 (c) om järnvägen Ljusdal–Hudiksvall, 1984/85:2188 (fp) om viss järnvägstrafik i Hälsingland, m. m. och 1984/85:1055 (vpk) om återuppbyggnad av järnvägen Malungsfors–Sälen–Särna.

dels att utskottets hemställan under 19 bort ha följande lydelse:

19. beträffande *trafiken på vissa bandelar*

att riksdagen

a. bifaller motion 1984/85:741 (vpk) om bibehållande av persontrafiken på bandelen Falköping–Landeryd,

b. bifaller motionerna 1984/85:468 (vpk) yrkande 2 och 1984/85:1968 (fp) yrkande 2 om bandelen Sölvesborg–Älmhult,

c. bifaller motion 1984/85:326 (c) om järnvägen Finspång–Hjortkvarn,

d. bifaller motion 1984/85:1992 (vpk) om järnvägshamn i Hargshamn,

e. bifaller motion 1984/85:875 (c) om turisttrafik m. m. på järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik,

f. bifaller motion 1984/85:1155 (vpk) yrkande 3 om överlåtelse av järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik,

g. bifaller motion 1984/85:2549 (c) yrkande 2 om turisttrafik på bandelen Nässjö–Nybro, m. m.,

h. bifaller motion 1984/85:1974 (c) om järnvägen Ljusdal–Hudiksvall,

i. bifaller motion 1984/85:2188 (fp) om viss järnvägstrafik i Hälsingland, m. m.,

j. bifaller motion 1984/85:1055 (vpk) om återuppbyggnad av järnvägen Malungsfors–Sälen–Särna,

30. Tåguppehåll, m. m. (mom. 22 d) om återupptagande av persontrafiken vid Bålsta station

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 59 som börjar med "Det gäller" och slutar med "sovvagnsförbindelsen Östersund–Umeå." bort ersättas med text av följande lydelse:

Det gäller vidare motionerna 1984/85:662 (c) om tåguppehåll i Vårgårda m. fl. orter samt 1984/85:1962 (s) i vad avser sovvagnsförbindelsen Östersund–Umeå och 1984/85:1979 (c) om tåguppehåll vid vissa slags orter. Däremot anser utskottet det vara angeläget att såsom i motion 1984/85:1993 (vpk) framhålls persontrafiken vid Bålsta station återupptas.

Bålsta är ett samhälle statt i stark expansion. Inflyttningen och bostadsbyggandet under det senaste decenniet talar sitt tydliga språk. Huvuddelen av den yrkesverksamma befolkningen arbetar också inom Storstockholmsområdet, vilket betyder att Bålsta som så många andra samhällen fått karaktären av sovstad med ut- och inpendling morgon och kväll. Invånarna i Bålsta skulle få en bättre service, mindre tröttande arbetsresor och i många fall kortare arbetsdag om persontrafiken därstädes återupptas. Det är

således oförklarligt varför inte en så enkel trafikreform kan komma till stånd. Regeringen bör av både ekonomiska och andra skäl se till att SJ omprövar sitt tidigare beslut i denna fråga. Utskottet förutsätter att så sker.

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

dels att utskottets hemställan under 22 d bort ha följande lydelse:

22. beträffande *tåguppehåll, m. m.*

att riksdagen

d. med anledning av motion 1984/85:1993 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om återupptagande av persontrafiken vid Bålsta station,

31. Handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer (mom. 23)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 59 börjar med "Såsom föredraganden" och på s. 60 slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

En stor del av de stationer som kan bli aktuella för nedläggning av t. ex. persontrafik torde såsom framhålls i motionen vara belägna i glesbygderna t. ex. på inlandsbanan. Många av de berörda kommunerna kan vilja ha kvar stationerna som ett led i den nu pågående riksmässiga satsningen på turism – inte minst i den mellansvenska och norrländska inlandsregionen. Sommartid kan många stationer behöva öppnas temporärt. Det finns alltså goda skäl att lämna möjlighet för en lokal/kommunal bedömning vid sidan av den bedömning som kan ske i samrådsorganet mellan SJ och huvudmannen. Utskottet förordar därför tills vidare ett bibehållande av kommunens överklagningsrätt under en övergångstid, i synnerhet som s. k. samrådsorgan inte är obligatoriska samt tillstyrker följaktligen motionsyrkandet i fråga.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

23. att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 6 avslår regeringens förslag beträffande ändring i föreskrifterna om särskild plan för handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer (SFS 1974:1107),

32. Särskild ledning inom SJ för det ersättningsberättigade järnvägsnätet (mom. 27)

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 64 som börjar med "En sådan" och slutar med "denna del" bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar helt motionärernas uppfattning i denna fråga. Ledningens

bristande intresse för de lokala banorna leder helt naturligt till att servicen sjunker, resandeantalet minskar och förlusten ökar. De lokala banorna representerar emellertid ett stort värde. En av huvuduppgifterna för den nye chefen för det ersättningsberättigade nätet måste, som i motionen framhålls, bli att internt inom SJ:s centrala ledning bevaka ersättningsbanornas intressen och resultatutveckling. Erfarenheterna från vad som nyligen skett på inlandsbanan bör därvid kunna tas till vara. Kontakter bör t. ex. tas med resp. regioners näringsliv för att utröna hur servicen till lägsta möjliga kostnader skall kunna anpassas till behoven. Ett tänkbart alternativ anser utskottet vara att inrätta en resultatansvarig division för det ersättningsberättigade nätet i analogi med vad som gäller beträffande malmbanan.

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

dels att utskottets hemställan under 27 bort ha följande lydelse:

27. beträffande *särskild ledning inom SJ för det ersättningsberättigade järnvägsnätet*
att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2885 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

33. SJ:s företagsform (mom. 28)

Rolf Clarkson (m), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 64 börjar med "Såsom utskottet" och på s. 65 slutar med "motionsyrkandet i fråga" bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom motionärerna framhåller är SJ, med 38 000 anställda, årliga investeringar på ca 2 miljarder kronor samt verksamhet i ett mycket stort antal aktiebolag, ett av Sveriges största företag.

SJ bedriver sin verksamhet i affärsverksform. Den är förenad med en rad nackdelar, vilket förhindrar att SJ sköts på ett konkurrenskraftigt sätt. Ett byte av företagsform bör därför även enligt utskottets uppfattning ske. En sådan rekonstruktion av SJ bör leda till att företaget i likhet med konkurrenterna i framtiden drivs i aktiebolagsform.

Genom ett sådant byte av företagsform skulle vidare politikernas inflytande kraftigt reduceras. SJ:s ledning kunde i stället själv fatta beslut i de rader av företagsfrågor som den nu rådande företagsformen tvingar riksdag och regering att ta ställning till. De i den nu föreliggande propositionen föreslagna smärre reformerna för att minska den politiska styrningen av SJ är visserligen ett steg i rätt riktning men mycket begränsade.

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

dels att utskottets hemställan under 28 bort ha följande lydelse:

28. beträffande *SJ:s företagsform*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:2888 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

34. Koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m. (mom. 29 a) om förnyad utredning av SJ:s organisation

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 69 börjar med "Utskottet vill" och på s. 70 slutar med "vikt vid" bort ersättas med text av följande lydelse:

Det förefaller enligt utskottets mening som om den i propositionen föreslagna organisationen med koncernstyrelse, förvaltningsbolag och dotterbolag är onödigt tillkrånglad. Utskottet anser det också nödvändigt att konsekvenserna av de framlagda förslagen ytterligare belyses. Utskottet kan mot den här bakgrunden inte oreserverat godta förslagen i propositionen beträffande koncernstrategi och förvaltningsbolag utan förordar att beslut i dessa frågor får anstå tills vidare i avvaktan på en förnyad utredning. Därmed tillstyrks motion 1984/85:2890 (vpk) i denna del.

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

dels att utskottets hemställan under 29 a bort ha följande lydelse:

29. beträffande *koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m.*

att riksdagen

a. med avslag pa regeringens förslag samt med anledning av motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 15 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

35. Koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m. (mom. 29 c) om försäljning av vissa bolag inom SJ-koncernen

Olle Grahn (fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 71 som börjar med "De nämnda" och slutar med "utan åtgärd." bort ersättas med text av följande lydelse:

De nämnda motionsyrkandena synes enligt utskottets uppfattning bygga på vad som i propositionen anförts om att dotterbolag inom SJ-koncernen skall utgöra naturliga komplement till SJ:s egen verksamhet. Innebörden av den förordade koncernstrategin är emellertid såsom framgår av propositionen att det ankommer på SJ:s styrelse och förvaltningsbolaget att besluta om avyttring av aktier i dotterbolag liksom om förvärv av aktier, borgensåtaganden, m. m. En viktig uppgift blir alltså att se över SJ:s företagsinnehav,

Utskottet förutsätter att de åtgärder som kan bli nödvändiga med anledning härav genomförs i enlighet med den förordade koncernstrategin. Redan nu bör emellertid enligt utskottet vissa företag säljas ut i enlighet med vad som anförs i motion 1984/85:2886 (fp) i denna del. Det gäller i första hand ASG AB, GDG Biltrafik AB, AB Landtransport och AB Swedcarrier. Regeringen bör ges i uppdrag att inleda en försäljning av i första hand nu nämnda företag samt att ta fram en plan för hur en vidare försäljning av SJ-koncernens dotterbolag skall kunna genomföras.

Vad utskottet nu anfört, som även synes tillgodose syftet med vad som anförs i motion 1984/85:2888 (m) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 c bort ha följande lydelse:

29. beträffande *koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m.*

att riksdagen

c. med anledning av motionerna 1984/85:2886 (fp) yrkande 5 och 1984/85:2888 (m) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

36. Koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m. (mom. 29 d) om AB Gävle Vagnverkstad

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 71 som börjar med "Med samma" och slutar med "vid AGEVE" bort ersättas med text av följande lydelse:

En utgångspunkt i det fortsatta koncernsamarbetet bör enligt utskottet vara att AB Gävle Vagnverkstad skall bibehållas som dotterbolag inom SJ-koncernen. Utskottet tillstyrker därmed i denna del motion 1984/85:2890 (vpk) i vilken framhålls betydelsen av att behålla samhällsägd lok- och vagntillverkning inom landet.

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

dels att utskottets hemställan under 29 d bort ha följande lydelse:

29. beträffande *koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m.*

att riksdagen

d. med anledning av motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 16 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

37. Koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m. (mom. 29 c) om utarrendering av café- och restaurangverksamhet

Rolf Clarkson (m), Rune Torwald (c), Wiggo Komstedt (m), Per Stenmarck (m), Gösta Andersson (c), Görel Bohlin (m) och Olle Grahn (fp) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 72 som börjar med "I motion 1984/85:2888 (m) hemställs" och slutar med "avstyrks därför." bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2888 (m) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om utarrendering av café- och restaurangverksamhet till privata entreprenörer. Liknande förslag förs fram i motion 1984/85:1371 (m). Utskottet delar motionärernas uppfattning i denna del och förutsätter att regeringen ger SJ i uppdrag att se till att även privata entreprenörer ges möjlighet att arrendera restaurangvagnar, restauranger och liknande.

Vad utskottet nu anfört, som således innebär ett tillstyrkande av de nämnda motionerna i berörda delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 29 e bort ha följande lydelse:

29. beträffande *koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag m. m.*
att riksdagen
e. med anledning av motionerna 1984/85:1371 (m) yrkande 3 och 1984/85:2888 (m) yrkande 13 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

38. Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 30 och 31 a) – under förutsättning av bifall till reservationerna 4, 5 och 6 –

Olle Grahn (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 75 börjar med "Utskottet vill" och på s. 76 slutar med "50 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Under hänvisning till utskottets tidigare ställningstaganden till förslagen i propositionen och till de med anledning härav väckta motionerna tillstyrker utskottet yrkandet i motion 1984/85:1364 (fp) att riksdagen beslutar att till Statens järnvägar för budgetåret 1985/86 anvisa 1 798,8 milj. kr. vilket, i förhållande till det av regeringen i budgetpropositionen *beräknade* anslagsbeloppet, innebär en sänkning med 100 milj. kr. Av det anförda följer att utskottet avstyrker dels motion 1984/85:2552 (m) i motsvarande del, dels förslagen i propositionen om medelsanvisning under anslaget *Investeringar i järnvägens infrastruktur*, dels yrkandena i motionerna 1984/85:2885 (c), 1984/85:2888 (m) och 1984/85:2890 (vpk) i motsvarande delar.

dels att utskottets hemställan under 30 bort ha följande lydelse:

30. beträffande *det i budgetpropositionen beräknade anslaget till Statens järnvägar*

att riksdagen med bifall till motion 1984/85:1364 (fp) yrkande 8 och med avslag på motion 1984/85:2552 (m) yrkande 7 till *Statens järnvägar* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 798 800 000 kr.,

dels att utskottets hemställan under 31 a bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

a. avslår regeringens förslag och motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 15, 1984/85:2888 (m) yrkande 24 och 1984/85:2890 (vpk) yrkande 17 om anvisande av medel för investeringar i järnvägens infrastruktur för budgetåret 1985/86,

39. Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 31 a)

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

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 75 börjar med "Med hänvisning" och på s. 76 slutar med "50 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med hänvisning till föredragandens redovisning i propositionen av behovet av investeringar i infrastrukturen liksom föredragandens förslag om att SJ för nästa femårsperiod skall planera för att investeringarna i fasta anläggningar bibehålls i reala termer med ett påslag på 20 % som beredskap för sysselsättningsfrämjande åtgärder finner utskottet den i propositionen angivna investeringsnivån vara för hög. Anslaget för nästa budgetår bör enligt utskottet tas upp med det i motion 1984/85:2888 (m) föreslagna beloppet om 900 milj. kr., dvs. en minskning med 50 milj. kr. i förhållande till föredragandens förslag.

Av vad utskottet nu anfört följer att de i motionerna 1984/85:2885 (c) och 1984/85:2890 (vpk) föreslagna höjningarna av anslaget i förhållande till föredragandens förslag avstyrks.

dels att utskottets hemställan under 31 a bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

a. med avslag på regeringens förslag och motionerna 1984/85:2885 (c) yrkande 15 och 1984/85:2890 (vpk) yrkande 17 samt med bifall till motion 1984/85:2888 (m) yrkande 24 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 900 000 000 kr.,

40. Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 31 a)

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 75 börjar med "Med hänvisning" och på s. 76 slutar med "50 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med hänvisning till föredragandens redovisning i propositionen av behovet av investeringar i infrastrukturen liksom föredragandens förslag om att SJ för nästa femårsperiod skall planera för att investeringarna i fasta anläggningar bibehålls i reala termer med ett påslag på 20 % som beredskap för sysselsättningsfrämjande åtgärder finner utskottet den i propositionen angivna investeringsnivån vara för låg. Anslaget för nästa budgetår bör enligt utskottet tas upp med det i motion 1984/85:2885 (c) föreslagna beloppet om 1 150 milj. kr., dvs. en ökning med 200 milj. kr. i förhållande till föredragandens förslag. Utskottet vill i likhet med motionärerna understryka vikten av att dubbelspår byggs ut på västkustbanan. Av anslagsökningen bör 30 milj. kr. läggas på investeringar på banor som ligger utanför riksnätet, t. ex. inlandsbanan och bandelen Jönköping–Vaggeryd.

Vad nu anförts tillgodoser till viss del yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk) om en höjning av anslaget till 1 050 milj. kr. Däremot avstyrks det i motion 1984/85:2888 (m) framförda yrkandet om en minskning av anslaget till 900 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 31 a bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

a. med anledning av regeringens förslag och motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 17 samt med bifall till motion 1984/85:2885 (c) yrkande 15 och med avslag på motion 1984/85:2888 (m) yrkande 24 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 150 000 000 kr.,

41. Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 31 a)

Sven Henriesson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 75 börjar med "Med hänvisning" och på s. 76 slutar med "50 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med hänvisning till föredragandens redovisning i propositionen av behovet av investeringar i infrastrukturen liksom föredragandens förslag om att SJ för nästa femårsperiod skall planera för att investeringarna i fasta anläggningar bibehålls i reala termer med ett paslag på 20 % som beredskap för sysselsättningsfrämjande åtgärder finner utskottet den i propositionen angivna investeringsnivån vara för låg. Anslaget för nästa budgetår bör enligt utskottet tas upp med det i motion 1984/85:2890 (vpk) föreslagna beloppet

om 1 050 milj. kr., dvs. en ökning med 100 milj. kr. i förhållande till föredragandens förslag. Utskottet vill i likhet med motionärerna understryka vikten av att dubbelspår byggs ut på västkustbanan och att upprustningen av inlandsbanan med bibanor fortsätter.

Vad nu anförts tillgodoser till viss del yrkandet i motion 1984/85:2885 (c) om en höjning av anslaget till 1 150 milj. kr. Däremot avstyrks det i motion 1984/85:2888 (m) framförda yrkandet om en minskning av anslaget till 900 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 31 a bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

a. med anledning av regeringens förslag och motion 1984/85:2885 (c) yrkande 15 och med bifall till motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 17 samt med avslag på motion 1984/85:2888 (m) yrkande 24 till *Investeringar i järnvägens infrastruktur* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 050 000 000 kr.,

42. Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar (mom. 31 b och c) – under förutsättning av bifall till reservation nr 39 –

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

dels att det stycke i utskottets yttrande som på s. 76 börjar med "Utskottet vill" och på s. 77 slutar med "berörd del." bort ersättas med text av följande lydelse:

I fråga om nivån för investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar liksom rörlig materiel m. m. finner utskottet med hänvisning till föredragandens redovisning av investeringsbehoven under nästa budgetår de i propositionen föreslagna beloppen vara väl avvägda. Utskottet tillstyrker alltså för budgetåret 1985/86 en ram för investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar på 450 milj. kr. och en ram för rullande materiel m. m. på 600 milj. kr. Med hänvisning till motion 1984/85:2888 (m) anser dock utskottet att endast den del av investeringarna i trafikrörelsens fasta anläggningar som är att hänföra till det ersättningsberättigade bannätet bör finansieras över statsbudgeten. Denna del har i motionen uppskattats till 90 milj. kr. Resterande del, 360 milj. kr., bör i enlighet med motionen finansieras via SJ Invest AB. Härav följer att den i propositionen angivna statliga kreditgarantin till SJ Invest bör utökas med 360 milj. kr. Garantiramen föreslås således uppgå till 960 milj. kr.

Vad utskottet nu anfört, som således innebär ett tillstyrkande av motion 1984/85:2888 (m) i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Däremot avstyrks motion 1984/85:2885 (c) i denna del i vilken föreslås ett i förhållande till propositionen med 200 milj. kr. förhöjt belopp för investeringar som inte hänförs till infrastrukturen.

dels att utskottets hemställan under 31 b och c bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

b. med avslag på regeringens förslag och motion 1984/85:2885 (c) yrkande 16 samt med bifall till motion 1984/85:2888 (m) yrkande 25 till *Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid statens järnvägar* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 90 000 000 kr.,

c. med avslag på regeringens förslag och med bifall till motion 1984/85:2888 (m) yrkande 26 godkänner att statens järnvägar intill ett belopp av totalt 960 000 000 kr. tillåts lämna statlig kreditgaranti till SJ Invest AB,

43. Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar (mom. 31 b) – under förutsättning av bifall till reservation nr 40 –

Rune Torwald och Gösta Andersson (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 76 börjar med "Utskottet vill" och på s. 77 slutar med "berörd del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet vill, med anledning av detta motionsyrkande, anföra följande.

I fråga om nivån för investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar liksom rörlig materiel m. m. finner utskottet de i motionen föreslagna beloppen vara väl avvägda. Utskottet tillstyrker alltså för budgetåret 1985/86 en total ram för SJ:s upplåning i riksgäldskontoret på 1 250 milj. kr. i enlighet med vad som i motionen anförs. Minst 15 milj. kr. av ökningen på 200 milj. kr. i förhållande till föredragandens förslag bör tillföras de banor som i dag inte tillhör riksnätet för anskaffning av bl. a. motorvagnar.

Med hänvisning till vad utskottet nu anfört tillstyrks motion 1984/85:2885 (c) i denna del. Däremot avstyrks motion 1984/85:2888 (m) varav framgår att motionärerna delar föredragandens uppfattning om nivån på investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid SJ under nästa budgetår, dvs. 450 milj. kr. Motionärerna yrkar emellertid att endast den del av investeringarna som är att hänföra till det ersättningsberättigade bannätet, vilka i motionen uppskattats till 90 milj. kr., skall finansieras över statsbudgeten genom anslaget D 2. Resterande del, 360 milj. kr., föreslås finansieras via SJ Invest AB. Härav följer att motionärerna även yrkar en i förhållande till propositionen med 360 milj. kr. utökad statlig kreditgaranti till SJ Invest. Garantiramen föreslås således uppgå till 960 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 31 b bort ha följande lydelse:

31. att riksdagen

b. med avslag på regeringens förslag och motion 1984/85:2888 (m) yrkande 25 samt med bifall till motion 1984/85:2885 (c) yrkande 16 godkänner att SJ:s övriga investeringar får ske inom en jämfört

med regeringens förslag med 200 milj. kr. förhöjd ram på 1 250 milj. kr.,

44. Vissa övriga investeringar (mom. 36 e–g) om timmerterminal i Tågsjöberg, ostkustbanans förlängning till Umeå och järnvägen Bastuträsk–Skelleftehamn

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 80 som börjar med "Av i princip" och slutar med "*järnvägen Bastuträsk–Skelleftehamn*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Av samma skäl och under hänvisning jämväl till vad som anförts om en särskild objektbank hos SJ för arbeten av sysselsättningskaraktär avstyrks motionerna 1984/85:1985 (s) om utvidgning av bangården i Borlänge, 1984/85:2561 (s) om ny sträckning av Bergslagsbanan och 1984/85:923 (c) om timmerterminal i Ulricehamn och ny järnväg Borås–Tranås.

Däremot tillstyrker utskottet yrkandet i motion 1984/85:440 (vpk) om anordnande av en timmerterminal i Tågsjöberg. När Forsmo–Hoting-banan rustades upp för timmertransporter var förväntningarna stora om att tågtransport av virke skulle ersätta timmerflottningen med *hela* sträckan. I praktiken sker bara tågtransport från Hotings terminal. Virke som avverkas nedanför Backe–Junsele-området fraktas nu med lastbil, vilket innebär en överbelastning av vägnätet från Tågsjöberg och mot kusten – ett förhållande som man är väl medveten om på vägverket i Härnösand. Det är under alla förhållanden angeläget att avlasta tunga timmertransporter från vägarna där så är möjligt. Genom att bygga en timmerterminal i Tågsjöberg, där mark och spåranslutning bör gå att ordna, skulle som motionärerna framhållit stora besparingar göras på vägunderhållet i och med att tunga transporter fördes över till järnvägen. Den 60-miljonersinvestering som upprustningen av Forsmo–Hoting-banan innebär skulle då på ett bättre sätt förränta sig. Utskottet tillstyrker följaktligen att den föreslagna investeringen kommer till stånd.

Utskottet tillstyrker vidare motion 1984/85:737 (vpk) vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär vidtagande av åtgärder för att utforma ett konkret förslag till program och investeringsplan för *ostkustbanans förlängning* från Härnösand/Kramfors till Umeå.

En ny järnvägslinje av den storlek och med det läge som en förlängd ostkustbana skulle få medför som motionären framhållit konsekvenser för en stor del av järnvägsnätet i Norrland. Det blir därför nödvändigt att söka klarlägga trafikströmmarna och de driftsmässiga konsekvenserna för ett relativt stort område. Närmast kan det gälla linjerna mellan den s. k. norra stambanan och ostkustbanan samt förbindelsebanorna Ånge–Sundsvall, Mellansel–Örnsköldsvik och Vännäs–Umeå.

Sjävfallet kommer i detta som i andra sammanhang frågan om "lönsamheten" att skjutas i förgrunden. Redan nu kan man därvid rekommendera ett försök att se hela projektet som en nödvändig och smidig kapacitetsförbättring, samtidigt ägnad att ge betydande samhällsekonomiska fördelar. Banan skulle bli ca 19 mil lång och anläggningen förutsätter på grund av terrängens karaktär såväl bro- som tunnelbyggen m. m. av ganska betydande omfattning. Några av byggets positiva effekter är följande: Projektet skulle ha avgörande betydelse för att öka järnvägstrafikens kapacitet och attraktivitet och därmed eliminera flaskhalsar inför ett växande trafikbehov. Dessutom skulle det utgöra ett infrastrukturprojekt av stor betydelse för att bryta en viss nedgående trend i den industriella utvecklingen i berörda områden (t. ex. Ådalen). Genom detta skapas byggnadsarbeten av stor betydelse för att direkt bekämpa arbetslösheten inom byggsektorn men även arbetstillfällen indirekt i andra sektorer. Byggsektorn är som bekant en motor i samhällsbyggandet.

Utskottet delar motionärens uppfattning att det är angeläget att ett principbeslut om detta järnvägsbygge fattas av riksdagen och att förberedelser för detsamma snarast kommer i gång.

I motion 1984/85:1049 (vpk) yrkas att rikdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om *elektrifiering av banan Bastuträsk–Skelleftehamn.*

Med tanke på bandelen Bastuträsk–Skelleftehamns betydelse för transporter till och från berörda industrier är som motionären understrukit en elektrifiering av banan mycket angelägen.

En elektrifiering av denna bana skulle förutom en förbättring av trafikmiljön och energipolitiska vinster bli ett välkommet arbetsprojekt som är ekonomiskt motiverat.

Enligt utskottets mening bör därför regeringen noggrant pröva möjligheterna till att igångsätta arbetet för en elektrifiering av banan Bastuträsk–Skelleftehamn. Inte minst bör prövas möjligheten att genom arbetsmarknadspolitiska åtgärder starta detta projekt.

Vad utskottet i berörda frågor anfört och som alltså innebär ett tillstyrkande av motionsyrkandena i fråga bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 36 e–g bort ha följande lydelse:

36. beträffande *vissa övriga investeringar*

att riksdagen

e. med bifall till motion 1984/85:440 (vpk) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om ny timmerterminal i Tågsjöberg,

f. med bifall till motion 1984/85:737 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om ostkustbanans förlängning till Umeå,

g. med bifall till motion 1984/85:1049 (vpk) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om elektrifiering av järnvägen Bastuträsk–Skelleftehamn,

45. Ban- och stationsutbyggnader i Stockholmsområdet, m. m. (mom. 38 b) om utbyggnad av järnvägs- och bannätet i Stockholms län

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att den mening i utskottets yttrande på s. 80 som börjar med "Detsamma gäller" och slutar med "*Stockholms län*" bort ersättas med text av följande lydelse:

I motion 1984/85:2206 (vpk) yrkas att riksdagen beslutar ge regeringen till känna vad som anförts i motion 1984/85:2205 (vpk) beträffande utbyggnad av järnvägs- och bannätet i Stockholms län.

Det är som motionärerna framhållit nödvändigt med stora satsningar på tågtrafiken. Pendeltågen utgör en mycket viktig del som måste ges möjligheter till ytterligare utveckling.

Utöver de byggnader som planeras i det s. k. pendeltågsavtalet, dvs. förstärkningar av bansträckan Älvsjö–Flemingsberg med lokalstation i Flemingsberg, förstärkning av bansträckan Karlberg–Ulriksdal samt utbyggnad och omläggning av spårsystemen på Stockholms central, utbyggnad av Stockholm södra och upprustning av ett antal lokalstationer, behövs på sikt ytterligare banutbyggnad. Här föreligger enligt motionärerna behov av en utbyggnad enligt följande:

1. dubbelspår Kallhäll–Kungsängen,
2. dubbelspår Kungsängen–Bro (Bålsta),
3. dubbelspår Älvsjö–Västerhaninge. I avvaktan på utbyggnad byggs ytterligare mötesspår.

Lokaltågstrafiken till Nynäshamn måste förbättras ytterligare. Arlandapendel måste planeras och byggas omedelbart. Denna skulle även vara till gagn för bebyggelsen i dess närhet och inte enbart serva flygplatsen. Lillpendeln Södertälje–Gnesta måste få ökad kapacitet.

Ny lillpendel Södertälje–Nykvarn. Eventuella stationer vid Hovsjö, Scaniarinken och Almnäs.

Ny lillpendel Södertälje–Järna–Vagnhärad.

I samband med ombyggnaderna av pendeltågsstationerna bör möjligheterna att åstadkomma snabbare och bekvämare byten mellan tåg och buss tas till vara. Framför allt berör detta Sollentuna, Ulriksdal, Spånga och Flemingsberg.

En ny fjärrstation i Flemingsberg skulle få stor betydelse och utgöra ett bra alternativ till Stockholms central – främst för dem som bor söder om Stockholm. Utskottet delar motionärernas uppfattning i berörda frågor och tillstyrker följaktligen motionen i denna del..

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

dels att utskottets hemställan under 38 b bort ha följande lydelse:

38. beträffande *ban- och stationsutbyggnader i Stockholmsområdet, m. m.*

att riksdagen

b. med bifall till motion 1984/85:2206 (vpk) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om utbyggnad av järnvägs- och bannätet i Stockholms län,

46. Anslaget Ersättning till statens järnvägar vid köp av vissa tjänster (mom. 40)

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

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 83 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "till 1 482,1 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Genom bl. a. minskad turtäthet och fortsatt prövning av det ersättningsberättigade nätet bör vidare en viss reduktion av det föreslagna anslaget kunna ske. I enlighet med yrkandena i motionerna 1984/85:2552 (m) och 1984/85:2888 (m) bör anslaget tas upp med 1 400 milj. kr. Härav följer att utskottet avstyrker yrkandet i motion 1984/85:2890 (vpk) om ett anslag på 1 482,1 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 40 bort ha följande lydelse:

40. att riksdagen med avslag på regeringens förslag och motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 19, med anledning av vad utskottet i anslagsfrågan anfört samt med anledning av motionerna 1984/85:2552 (m) yrkande 8 och 1984/85:2888 (m) yrkande 27 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 400 000 000 kr.,

47. Anslaget Ersättning till statens järnvägar vid köp av vissa tjänster (mom. 40)

Sven Henricsson (vpk) anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 83 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "till 1 482,1 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar i princip den uppfattning föredraganden i nu berörda frågor givit uttryck åt. I likhet med vad som anförts i motion 1984/85:2890 (vpk) anser dock utskottet att anslaget – med beaktande av önskemålen från

SJ:s sida i fråga om de icke kommersiellt motiverade pensionärs- och studeranderabatterna bör höjas med 15 milj. kr. till 1 482,1 milj. kr. Utskottet tillstyrker alltså att så sker. Härigenom möjliggörs ett vidmakthållande på samma nivå som tidigare av de nämnda rabatterna, vilket utskottet finner synnerligen angeläget. Av det nu anförda följer att utskottet avstyrker yrkandena i motionerna 1984/85:2552 (m) och 1984/85:2888 (m) om en minskning av det föreslagna anslaget till 1 400 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 40 bort ha följande lydelse:

40. att riksdagen med anledning av regeringens förslag och vad utskottet i anslagsfrågan anfört samt med anledning av motion 1984/85:2890 (vpk) yrkande 19 och med avslag på motionerna 1984/85:2552 (m) yrkande 8 och 1984/85:2888 (m) yrkande 27 till *Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster* för budgetåret 1985/86 anvisar ett reservationsanslag på 1 482 100 000 kr.,

Särskilda yttranden

1. Ändrat kostnadsansvar (mom. 2 a)

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Det faktum att spårbunden trafik på det svenska järnvägsnätet primärt bör bedrivas av statens järnvägar, förhindrar ej enskilda företag att bedriva olika former av kompletterande trafik. Exempel på kompletterande trafik är bl. a. vissa godspendlar och chartertåg för turiständamål.

2. Statens järnvägars godstrafik (mom. 3 g) om kombitrafiken

Rolf Clarkson, Wiggo Komstedt, Per Stenmarck och Görel Bohlin (alla m) anför:

Omfattningen av SJ:s kombitrafik kommer på sedvanligt sätt att fastställas på marknaden. Avgörande för kombitrafiken torde vara i vilken utsträckning SJ kan göra denna trafik attraktiv för trafikköparna, under bibehållande av de ekonomiska m. fl. mål som företaget är ålagt att arbeta under.

3. Trafiken på vissa bandelar (mom. 19 e–g) om turisttrafik på järnvägarna Växjö–Hultsfred–Västervik och Nässjö–Nybro, m. m.

Gösta Andersson (c) anför:

Frågan om turisttrafik på den nedlagda banan Västervik–Växjö och på banan Nässjö–Nybro är frågor som riksdagen icke tar ställning till. Däremot bör man kunna förutsätta att SJ intar en positiv attityd till de intressenter som arbetar med att starta upp turisttrafik på de aktuella järnvägarna. Det vore

rimligt att dessa försök att utnyttja järnvägen för att utveckla turismen i de aktuella bygderna får ett direkt stöd från SJ:s sida. Det stödet kan ta sig uttryck i att t. ex. SJ överlåter bana och vagnmaterial på rimliga villkor. En lyckad turistsatsning på de aktuella banorna skulle kunna få den effekten att det bidrar till att öka resandet även på det bannät som SJ trafikerar.

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Sammanfattning 1

I prop. 1984/85:100 (bil. 8) under Järnvägar beräknade anslag 3
Proposition 1984/85:114 3
Propositionens hemställan 3

Motionerna 4
Motionerna som lagts fram under den allmänna motionstiden 1985 4
Motioner med anledning av prop. 1984/85:114 14

Allmänna utgångspunkter för propositionens förslag 19

Utskottet 21

1 Inledning 21
2 Järnvägspolitikens inriktning 21
3 Ändrat kostnadsansvar för SJ 27
3.1 Innebörden av propositionens förslag 27
3.2 Ställningstagande till förslagen 30

4 Godstrafikens utvecklingsmöjligheter 37
4.1 Vagnslasttrafiken 37
4.2 Utlandstrafiken 39
4.3 Kombitrafiken 41
4.4 Styckegodstrafiken 44

5 Persontrafikens utvecklingsmöjligheter 46
5.1 Behovsanpassade transportlösningar 46
5.2 Prissättningen i persontrafiken 51
5.3 Trafiken på prövningsbanorna, m. m. 52
5.3.1 Nu gällande ordning 52
5.3.2 Utökning av riksnätet 55
5.3.3 Inlandsbanan med bibanor 55
5.3.4 Övriga prövningsbanor, m. m. 56
5.3.5 Yrkanden om förbättring av persontrafiken m. m. på vissa andra bandelar ... 59
5.3.6 Hanteringen av stationsärenden 59

6 Forskning och utveckling, utbildning 60
7 SJ:s organisation 62
8 Koncernfrågor 65
8.1 Innebörden av propositionens förslag 65
8.2 Ställningstagande till förslagen 69

9 Anslagsfrågor för budgetåret 1985/86, m. m. 72
9.1 Anslagsbeteckningar och bokslutsår 72
9.2 Investeringar 73
9.2.1 Investeringsanslag, m. m. 73
9.2.2 Västkustbanan, m. m. 77
9.2.3 Vissa övriga investeringsfrågor 79
9.3 Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster 80

10 Övrig fråga 84
11 Hemställan 85

Reservationer 94

Riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1)
1. (m) om storleken av det framtida ersättningsberättigade nätet (mom. 1 b) 94
2. (m) om riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1 e) 95
3. (vpk) om riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1 f) 96
4. (fp) om riktlinjer för järnvägspolitiken (mom. 1 g) 99

Nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad regeringen i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar (mom. 2):
5. (fp) om ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar m. m. (mom. 2 a) 101
6. (fp) om ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar i övriga delar (mom. 2 b–i) – under förutsättning av bifall till res. nr 4 – 103
7. (m) om minskning av statens totala anslags- och bidragsgivning till järnvägstrafiken samt ny strukturplan för järnvägstrafiken (mom. 2 b) 104
8. (c) om avgränsning av järnvägens infrastruktur (mom. 2 c) 108
9. (m) om statens järnvägars statskapital (mom. 2 d) 108
10. (m) om förräntning av nya investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 2 e) 110
11. (c) om förräntning av nya investeringar i järnvägens infrasturktur (mom. 2 e) 110
12. (m) om kapitalisering av ränta under byggnadstiden (mom. 2 f) 111
13. (m) om finansiering av investeringar utanför statsbudgeten (mom. 2 g) 112

14. (c) om finansiering av investeringar utanför statsbudgeten (mom. 2 g) 113
15. (c) om täckande av underskott i järnvägstrafiken (mom. 2 h) 113
16. (m) beträffande motiveringen för utskottets hemställan under mom. 2 114
17. (fp) om plan för försäljning av SJ:s fasta egendom (mom. 2 j) 114

Statens järnvägars godstrafik (mom. 3):
18. (vpk) om fasta regler för finansiering, statsbidrag etc. vid byggande av industrispår (mom. 3 a) 115
19. (m) om överföring av vissa godsbanor till industrispår (mom. 3 c) 115
20. (vpk) om överförande av tung trafik från landsväg till järnväg, m. m. (mom. 3 e) 116
21. (c,vpk) om förordningen om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer (mom. 3 i) 117
22. (m, fp) *Den interregionala busstrafiken* (mom. 4) 117
23. (m) *Utökningen av riksnätet* (mom. 14) 118
24. (c, vpk) *Persontrafiken på inlandsbanan samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn* (mom. 15) 119
25. (c, vpk) *Vissa bibanor till inlandsbanan* (mom. 16 a) 120
26. (c,fp,vpk) *Vissa bibanor till inlandsbanan* (mom. 16 b) 120
27. (vpk) *Trafik på bandelen Lesjöfors–Mora* (mom. 17) 121
28. (c, vpk) *Överförande av vissa bandelar till riksnätet* (mom. 18) 121
29. (vpk) *Trafiken på vissa bandelar* (mom. 19) 123
30. (vpk) *Tågupphåll, m. m.* (mom. 22 d) 124
31. (vpk) *Handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer* (mom. 23) 125
32. (c) *Särskild ledning inom SJ för det ersättningsberättigade järnvägsnätet* (mom. 27) 125
33. (m,fp) *SJ:s företagsform* (mom. 28) 126

Koncernstrategi för SJ-koncernen, förvaltningsbolag, m. m. (mom. 29):
34. (vpk) om förnyad utredning av SJ:s organisation (mom. 29 a) 127
35. (fp) om försäljning av vissa bolag inom SJ-koncernen (mom. 29 c) 127
36. (vpk) om Gävle Vagnverkstad (mom. 29 d) 128
37. (m,c,fp) om utarrendering av café- och restaurangverksamhet (mom. 29 e) 129
38. (fp) Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur (mom. 30 och 31 a) – under förutsättning av bifall till reservationerna 4, 5 och 6 – 129

39. (m) *Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur* (mom. 31 a) 130
40. (c) *Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur* (mom. 31 a) 131
41. (vpk) *Anslaget Investeringar i järnvägens infrastruktur* (mom. 31 a) 131
42. (m) *Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar* (mom. 31 b) – under förutsättning av bifall till res. nr 39 – 132
43. (c) *Anslaget Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar* (mom. 31 b) – under förutsättning av bifall till res. nr 40 – 133
44. (vpk) *Vissa övriga investeringar* (mom. 36 e–g) 134
45. (vpk) *Ban- och stationsombyggnader i Stockholmsområdet, m. m.* (mom. 38 b) 136
46. (m) *Anslaget Ersättning till statens järnvägar vid köp av vissa tjänster* (mom. 40) 137
47. (vpk) *Anslaget Ersättning till statens järnvägar vid köp av vissa tjänster* (mom. 40) 137

Särskilda yttranden 138

1. *Ändrat kostnadsansvar* (mom. 2 a) 138
av m-ledamöterna
2. *Statens järnvägars godstrafik* (mom. 3 g) om kombitrafiken 138
av m-ledamöterna
3. *Trafiken på vissa bandelar* (mom. 19 e-g) om turisttrafik på järnvägarna Växjö–Hultsfred–Västervik och Nässjö–Nybro ... 138
av Gösta Andersson (c)

minab/gotab Stockholm 1985 82426