

Regeringens proposition

1984/85: 114

med riktlinjer för järnvägspolitiken

beslutad den 21 februari 1985.

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag av regeringsprotokoll.

På regeringens vägnar

INGVAR CARLSSON

CURT BOSTRÖM

Propositionens huvudsakliga innehåll

- 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 föreslås 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 bud-

- getåret 1985/86 föreslås 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 milj. ton per år. Ett särskilt kombibolag bör bildas. SJ och Svelast avser att träffa överenskommelse om en ny organisation för **styckeogods-trafiken**. Målet bör vara att verksamheten senast fr. o. m. utgången av år 1987 åtminstone skall täcka samtliga sina kostnader.
 - **Resultatansvaret** inom SJ bör byggas 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–Västerвик, 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 riksnetet, 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 bör anslaget **Ersättning till SJ för köp av vissa tjänster** tas upp med 1467,1 milj. kr. Från anslaget utbetalas i första hand ersättning till SJ för driften av det ersättningsberättigade bannätet och ersättning för särskilda pensions- och studeranderabatter.

Utdrag

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTET PROTOKOLL

vid regeringssammanträde

1985-02-21

Närvarande: statsrådet I. Carlsson, ordförande, och statsråden Lundkvist, Sigurdsen, Gustafsson, Leijon, Hjelm-Wallén, Peterson, Andersson, Boström, Bodström, Göransson, Gradin, Dahl, R. Carlsson, Holmberg, Hellström, Thunborg, Wickbom

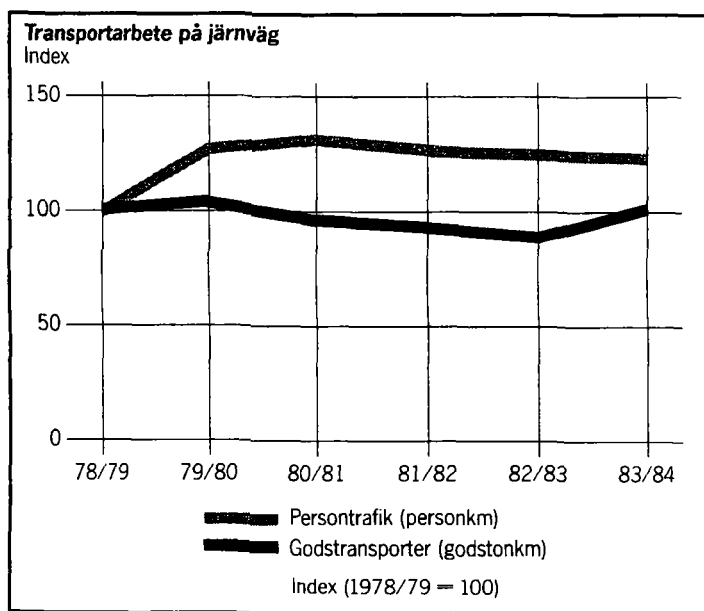
Föredragande: statsrådet Boström.

Proposition med riktlinjer för järnvägspolitiken**1 Allmänna utgångspunkter för mina förslag**

Järnvägens framtid är de stora transportströmmarna och transportererna 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 statsmakternas 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 p. g. a. 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 tillvara 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 vägskalet 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.

2 Järnvägspolitikens inriktning

Mitt förslag:

- De grundläggande målen för järnvägspolitiken enligt 1979 års trafikpolitiska beslut ligger fast. Föreliggande förslag 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 för trafikpolitiken.
- För att få en väl fungerande transportförsörjning till lägsta samhällsekonomiska kostnad måste samordningen mellan SJ och andra transportföretag öka. Det gäller både med företag inom och utom den egna koncernen. På så sätt kan järnvägens fördelar bättre tas till vara.
- Järnvägspolitiken används även fortsättningsvis av statsmakterna i syfte att uppnå andra angelägna samhällsmål, t. ex. inom regionalpolitiken. Detta sker genom att statsmakterna köper tjänster av SJ.

Bakgrund och skälen för mitt förslag

Riktlinjerna för SJ:s verksamhet och järnvägspolitiken har i första hand lagts fast i 1979 års trafikpolitiska beslut (1978/79:99, TU 18, rskr 419). Dessa riktlinjer har senare konkretiserats i 1980 års strukturplan för SJ (prop. 1980/81:2, TU 6, rskr 101) och i 1983 års finansiella rekonstruktion av SJ (prop. 1982/83:100, TU 15, rskr 293).

Det övergripande målet för den statliga trafikpolitiken är att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Detta förutsätter enligt det trafikpolitiska beslutet en effektiv fördelning av transportarbetet mellan olika transportmedel. Effektiviteten främjas enligt beslutet bäst av en fri konkurrens och samverkan mellan olika trafikmedel och trafikföretag inom de ramar som samhället drar upp. Prissättningen inom person- och godstrafiken skall så långt möjligt utformas på ett sådant sätt att de olika transportmedlens resurser utnyttjas så effektivt som möjligt.

Järnvägsnätet skall utgöra stommen i person- och godstrafiken, bl. a. med hänsyn till miljön, energin och trafiksäkerheten. För att skapa en fast grundval för SJ:s långsiktiga planering av persontrafiken avgränsades år 1979 ett särskilt riksnät bestående av affärsbanenätet och de mest trafikstarka bandelarna av det ersättningsberättigade bannätet. På riksnätet skall persontrafiken behållas under överskådlig tid.

Enligt det trafikpolitiska beslutet är det väsentligt att satsningen på järnvägen sker så att dess förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt tillfredsställande sätt ökar. Betydelsen av taxeåtgärder och andra åtgärder för att åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av järnvägen och öka dess attraktivitet och konkurrensförmåga betonas. Särskilt understryks investeringarnas betydelse liksom behovet av ökat samarbete med andra trafikföretag, förstärkt marknadsföring och förbättrad service. När det gäller godstrafiken pekas särskilt på de möjligheter till ytterligare effektivisering av transportsystemet som ett utvidgat samarbete mellan SJ-koncernens olika företag borde kunna ge.

Inom de av samhället uppdragna ramarna skall SJ drivas som affärsverk på företagsekonomiska grunder och på i princip samma sätt som andra trafikföretag. Som det ekonomiska målet för SJ f. n. är formulerat skall SJ med intäkter täcka verksamhetens kostnader inkl. avskrivningar på tillgångarnas återanskaffningsvärde och därutöver redovisa ett överskott som motsvarar räntan på det disponerade statskapitalet. Med tanke på de kraftiga konjunkturvariationer som normalt kännetecknar SJ:s trafik gäller förräntningskravet som ett genomsnitt för en konjunkturcykel.

Den grundläggande utformning som järnvägspolitiken har fått genom 1979 års trafikpolitiska beslut kan enligt min mening ge SJ förutsättningar att utvecklas till ett modernt och effektivt affärsföretag samtidigt som samhällets möjligheter att utnyttja järnvägstrafiken i syfte att uppnå över-

gripande samhällsmål säkras. De grundläggande målen för järnvägspolitiken, såsom de formulerades i det trafikpolitiska beslutet bör därför i alla väsentliga delar gälla även i framtiden. Det är emellertid som jag ser det angeläget att målen nu utvecklas, konkretiseras och förtydligas. Jag övergår nu till att redogöra för hur detta bör ske.

Innebörden av det trafikpolitiska beslutet är bl. a. att de rörliga avgifterna för utnyttjandet av den offentliga sektorns transporttjänster så långt möjligt bör anpassas till de samhällsekonomiska marginalkostnader som är förenade med att utnyttja dessa tjänster. Därigenom vill statsmakterna åstadkomma en sådan trafikfördelning att de trafikaneläggningar som det allmänna svarar för utnyttjas så effektivt som möjligt.

Genom riksdagsbeslutet år 1979 upphävdes kravet på full kostnadstäckning för järnvägstrafiken. Riksdagen fastställde i stället de ramar för trafikpolitiken inom vilka SJ skall driva verksamheten på företagsekonomiska grunder. De finansiella kraven på järnvägstrafiken från statsmakternas sida har sedan dess minskat något. Genom 1983 års finansiella rekonstruktion, avlastades SJ en del kostnader för sådana investeringar som inte varit möjliga att förränta fullt ut, men som varit nödvändiga för att kunna tillhandahålla ett järnvägsnät med den kvalitet och omfattning som beslutades år 1979. Som ett led i den finansiella rekonstruktionen minskades affärsbanenätet genom att vissa bandelar överfördes till det ersättningsberättigade bannätet. Huvudproblemet kvarstår emellertid även efter dessa åtgärder, dvs. att de stora fasta kostnaderna för främst bannätet gör det svårt för SJ att täcka sina kostnader liksom det försvårar en generell anpassning av priserna till marginalkostnaderna.

Till skillnad från övriga trafikgrenar har SJ ansvar för både infrastrukturen och den egentliga trafikproduktionen. Oavsett utnyttjandegraden måste SJ svara för hela kostnaden för bannätet. För att intentionerna i 1979 års trafikpolitiska beslut om en marginalkostnadsanpassad prissättning skall kunna fullföljas krävs att man skiljer på den del inom SJ som motsvarar "infrastrukturen", dvs. i första hand bannätet och därtill knutna fasta anläggningar och den del som motsvarar trafikproduktionen. Mina förslag i det följande har detta som en utgångspunkt.

En grundförutsättning för att de övergripande målen beträffande effektivitet och servicenivå skall kunna uppnås är att järnvägstrafiken kan uppvisa en god lönsamhet. SJ skall därför även fortsättningsvis arbeta som affärsverk med de krav detta innebär när det gäller att på affärsmissiga grunder tillgodose olika kunders behov och önskemål. Förutsättningen för att SJ skall kunna utvecklas som ett konkurrenskraftigt transportföretag är emellertid att verket kan agera på marknaden på samma villkor som andra transportföretag. Att skapa likvärdiga konkurrensförutsättningar i syfte att främja samhällsekonomiskt effektiva transportlösningar utgör mot den här bakgrunden ett av de viktigaste målen i trafikpolitiken.

SJ skiljer sig från sådana trafikföretag som bedriver sin verksamhet i

aktiebolagsform främst genom mindre handlingsutrymme i finansiella frågor. Statsmakterna har ett avgörande inflytande på verkets kapitalförsörjning och investeringsvolym. SJ får t. ex. inte fritt uppta lån eller köpa och sälja fast egendom. SJ är heller inte en självständig juridisk person och äger alltså formellt inte tillgångarna i verksamheten utan förvaltar dessa åt staten.

Ett flertal åtgärder har emellertid vidtagits under senare år för att ge SJ arbetsförutsättningar som mera liknar de som gäller för statliga och privata aktiebolag. På godstrafikområdet har SJ t. ex. fått möjlighet att själv bestämma prissättningen. Verket har vidare efter förslag i 1983 års budgetproposition fått möjlighet att finansiera en del av sina investeringar utanför statsbudgeten.

Om SJ skall bli ett mera effektivt och lönsamt transportföretag är det enligt min mening angeläget att denna utveckling fullföljs. SJ bör 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. Det är också nödvändigt att staten ställer rimliga och i förhållande till SJ:s konkurrenter likvärdiga krav när det gäller avkastning på det kapital som satsas i verksamheten.

Järnvägen har som jag tidigare understrukit goda möjligheter att stärka sin konkurrenskraft. Detta behöver emellertid inte innebära att transporterna alltid går med järnväg hela sträckan. Tvärtom anser jag att järnvägens konkurrensfördelar i framtiden kan 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 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.

Mot den här bakgrunden är jag övertygad om att det går 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. Jag är också övertygad om att detta kan ske under marknadsmässiga former. Konkurrensen

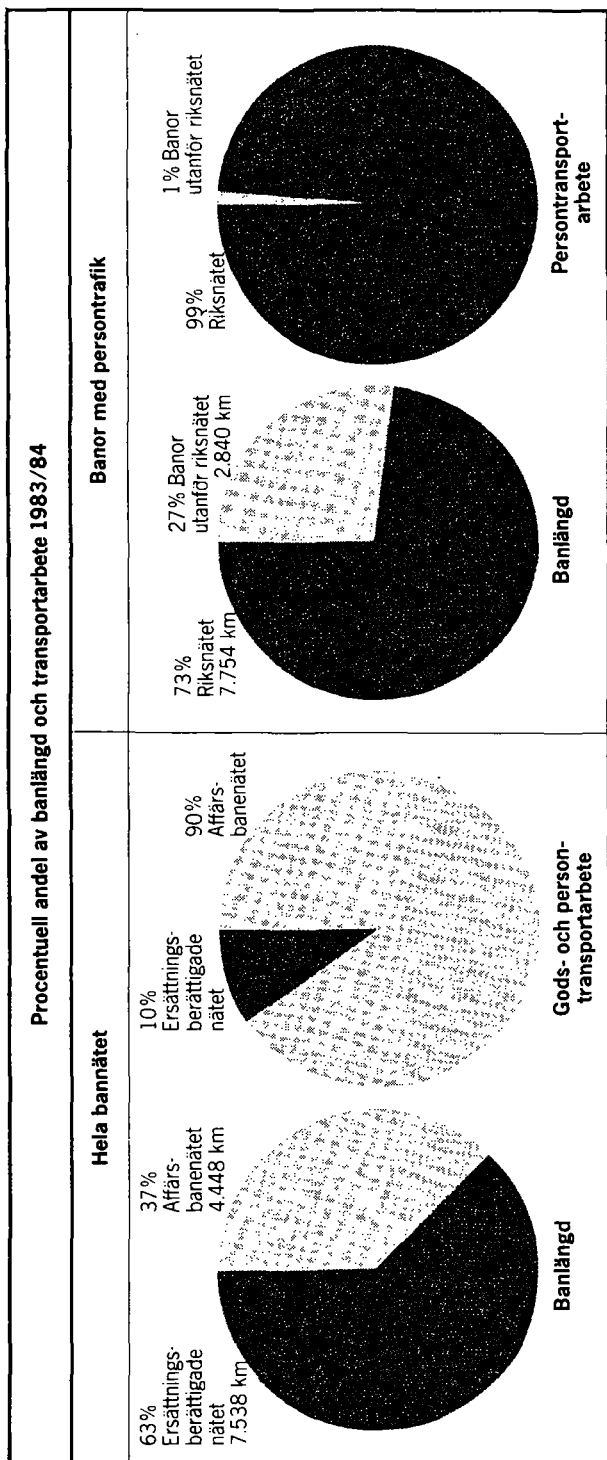
skall i första hand gälla mellan olika transportlösningar, som kan innehålla skilda kombinationer av transportmedel. När det t. ex. gäller partigodset som utgör en begränsad del av den totala marknaden bör utgångspunkten för SJ vara att så långt möjligt få lastbilsföretagen att anlita järnvägen för undervägstransporter i stället för att konkurrera om varje enskild kund och transportrelation. Min bedömning är att en sådan utveckling är till fördel för såväl lastbilsföretagen som för SJ och näringslivet. För näringslivet bör effekten kunna bli lägre transportkostnader och därmed stärkt konkurrenskraft.

En ökad samverkan såväl inom SJ-koncernen som mellan SJ och andra trafikföretag i syfte att erbjuda köparna bättre transportmöjligheter från dörr till dörr är mot den här bakgrunden en viktig och nödvändig åtgärd för att skapa en tillfredsställande transportförsörjning i landets olika delar. Detta förutsätter i sin tur en koncernstrategi och lämpliga styrmedel för att åstadkomma den nödvändiga samordningen. Jag återkommer till detta senare.

Debatten under senare år har i hög grad kännetecknats av missförstånd om innebörden av det samhällsekonomiska synsätt som lades fast i det trafikpolitiska beslutet år 1979 och de företagsekonomiska mål som gäller för affärsverket SJ. Det är därför av stor betydelse att SJ:s resp. statsmakternas ansvarsområden preciseras på ett bättre sätt än vad som hittills skett.

Järnvägen skall bidra till att det i landets olika delar skapas en tillfredsställande transportförsörjning. SJ:s primära uppgift är härvid att svara för fjärrresande och interregional trafik. SJ har emellertid också en viktig uppgift att fylla när det gäller att bedriva entreprenadtrafik åt länstrafikhuvudmännen som har ansvaret för lokal och regional kollektiv persontrafik både på väg och järnväg. Bannätet och trafiken måste alltså ha en sådan omfattning och standard att järnvägen, i fråga om mera omfattande person- och godstransporter framför allt på större avstånd, utgör ett attraktivt alternativ till andra transportmedel. Det är statsmakternas uppgift att skapa förutsättningar för detta.

Under senare år har bannätet minskat något i omfattning genom att trafiken på vissa sträckor med obetydligt trafikunderlag förts över till landsväg. Den sista etappen i denna process genomförs när det gäller persontrafiken i allt väsentligt till sommaren 1985. Min uppfattning är att det bannät som därefter återstår i huvudsak bör finnas kvar under över-skådlig tid. Detta är som jag ser det naturligt eftersom trafiken på anslutningslinjerna i hög utsträckning är integrerad med trafiken på SJ:s huvudlinjer och således ingår som en del i SJ:s interregionala trafik. Om förutsättningarna för enskilda bandelar vad gäller trafikunderlaget väsentligt skulle ändras måste emellertid även i framtiden en särskild prövning kunna göras. Jag förutsätter att SJ kontinuerligt bevakar trafikutvecklingen på olika bandelar och dess effekter på järnvägstrafikens ekonomi.



När det gäller trafikutbudet är det enligt min mening orimligt att staten i termer av turantal m. m. preciserar vad som är en tillfredsställande transportförsörjning. Förutsättningarna från region till region och från ort till ort varierar så kraftigt att detta måste ge utslag även i tågtrafikens omfattning, inriktning och standard. Det är därför naturligt att SJ ansvarar för att trafiken läggs upp på ett sådant sätt att trafikutbud och standard är tillfredsställande för dem som utnyttjar järnvägen. Endast i regioner med litet trafikunderlag men med ett icke obetydligt interregionalt resande kan det enligt min mening finnas skäl för staten att sätta en minimigräns för tågantalet för att därigenom garantera en viss trafikstandard.

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, hanteringssegenskaper m. m.

För att tillgodose kraven på förnyelse av anläggningar och på en successiv kapacitets- och standardhöjning är det nödvändigt att investeringarna även i framtiden ligger på en hög nivå. För närvarande investerar SJ för sammanlagt ca två miljarder kr. per år varav knappt två tredjedelar i fasta anläggningar.

Investeringarnas storlek och inriktning måste bedömas och prioriteras med utgångspunkt från trafikefterfrågan och investeringarnas lönsamhet vilket innebär att man i framtiden liksom hittills får acceptera olika standard på skilda delar av bannätet. Jag vill i det sammanhanget framhålla att det är angeläget att SJ får så hög avkastning som möjligt på investerat kapital. SJ bör därför vidareutveckla metodiken för lönsamhetsberäkning av olika investeringsobjekt.

Det finns behov av ett fördjupat underlag för att kunna bedöma konsekvenserna av olika alternativ i fråga om inriktningen av SJ:s investeringsprogram för framför allt infrastrukturen. Därför är det 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. Jag avser senare föreslå regeringen att ge SJ i uppdrag att lämna en sådan redovisning. På grundval av detta underlag får det sedan ankomma på statsmakterna att lägga fast en långsiktig strategi för bannätets fortsatta upprustning. I det sammanhanget anser jag det 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.

Det övergripande målet att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning innebär 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. Grundprincipen är att samhällsingenjörerna i SJ:s verksamhet inte får leda till resultatförsämringar i järnvägstrafiken. De företagsekonomiska principer som utgör grunden för SJ:s agerande på transportmarknaden ligger därmed som jag ser det 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.

Under senare år har påtagliga förbättringar åstadkommit i dessa avseenden. Fr. o. m. budgetåret 1983/84 finns ett särskilt anslag på statsbudgeten för samhällsköpta tjänster. Härigenom har man fått en bättre överblick över den totala ersättning som statsmakterna betalar till SJ för sådana tjänster som är önskvärda från övergripande utgångspunkter men som inte är företagsekonomiskt motiverade.

Totalt har under 1984/85 anslagits 1,5 miljarder kr. till SJ för samhällsköpta tjänster vilket innebär en betydande belastning på statsbudgeten. Ersättningen till SJ för driften av det ersättningsberättigade bannätet svarar för ungefär 85% av den totala ersättningen och har ökat mycket snabbt under senare år. Detta är delvis en följd av att det ersättningsberättigade bannätet har utökats men också en följd av att kostnaderna har ökat. Resterande del av det statliga bidraget utgörs i första hand av ersättning för att SJ tillhandahåller särskilda rabatter för pensionärer och studerande.

Med hänsyn till omfattningen av statens ersättning till SJ för att upprätthålla trafiken på det trafiksvaga bannätet är det enligt min mening angeläget att ersättningsystemet 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 separatredivisningsakkunniga (Ds K 1981:19), redovisa förslag till utformning av ett mer prestationsanknutet driftersättningsssystem så att kostnadsänkningar och intäktsökningar kan tillgodoräknas SJ i form av en förbättrad ekonomi. Jag räknar med att SJ kommer att lämna en sådan redovisning under hösten 1985.

När det gäller prissättningen i persontrafiken på järnväg bör utgångspunkten 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 jag fortfarande vara realistiskt m. h. t. persontrafikens utvecklingsmöjligheter vilket jag senare återkommer till.

Även för pensionärs- och studeranderesorna bör i enlighet med riksdagsbeslutet rabattsystemet kunna utformas så att behovet av statligt bidrag minskar på sikt. Jag 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.

Även om jag således anser det möjligt att minska behovet av statligt stöd för rabattåtgärder inom persontrafiken ser jag det samtidigt som självklart att SJ även i framtiden skall kunna utnyttjas av statsmakterna i syfte att uppnå angelägna samhällsmål t. ex. inom regionalpolitiken. Förutsättningen för detta är emellertid att statsmakterna är beredda att ge kompensation för den resultatförsämring som detta för med sig. Statsmakterna måste också med hänsyn till de stora kostnaderna bättre än hittills formulera vilka mål som skall gälla för de tjänster som köps av SJ och konstruera ersättningen till SJ så att verket stimuleras att effektivisera och vidareutveckla tjänsterna på ett sätt som tillgodoser samhällets långsiktiga intressen. Det är också nödvändigt att de samhällsekonomiska effekterna av de tjänster som staten köper av SJ belyses på ett tillfredsställande sätt.

3 Ändrat kostnadsansvar för SJ

Mitt förslag:

- Staten tar ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader för att stimulera till ökad effektivitet i järnvägstrafiken och ge SJ en rimlig ekonomisk målsättning.
- 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 fr. o. m. budgetåret 1985/86. Ingående statskapital i infrastrukturen, preliminärt 1270 milj. kr., avskrivs. Av sådana investeringar som hör till affärsbanenätet förs 80% till statskapitalet med krav på full förräntning. Räntan på sådana investeringar skall 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 fr. o. m. budgetåret 1985/86 för finansiering av investeringar i sådana fasta anläggningar som inte hör till infrastrukturen. För sådana investeringar gäller krav på full förräntning. Avskrivningar görs enbart på historiska värden. Räntan skall inte belasta SJ:s resultat under byggnadstiden.
- SJ får förutsättningar att även fortsättningsvis planera sina investeringar långsiktigt.
- **Investeringar i rullande materiel m. m.** finansieras genom att SJ lånar erforderliga medel i riksgäldskontoret på marknadsmässiga villkor.
- I de fall underskott uppstår i verksamheten skall detta tas upp i SJ:s balansräkning. Eventuella likviditetsunderskott p. g. a. underskott i verksamheten skall täckas genom lån i riksgäldskontoret för vilka SJ belastas med ränta och återbetalningsskyldighet. Eventuella överskott efter uppfyllande av det statliga förräntningskravet och täckande av tidigare underskott får fonderas räntebärande för finansiering av investeringar i rullande materiel m. m.
- SJ får även fortsättningsvis ersättning för samhällsköpta tjänster genom ett särskilt anslag på statsbudgeten.

Bakgrund och skälen för mitt förslag

3.1 Konsekvenser av nuvarande regelsystem

Den modell för redovisning av kapitalkostnader som används av SJ och vissa andra verk innebär att avskrivningar beräknas på återanskaffningsvärden och det statliga förräntningskravet på ett statskapital som utgör skillnaden mellan det historiska anskaffningsvärdet och ackumulerade avskrivningar. Denna modell skiljer sig från de principer som normalt används av SJ:s konkurrenter och som innebär att avskrivningarna beräknas på historiska värden.

De nuvarande reglerna innebär också att det föreligger skillnader i statens sätt att behandla investeringar i infrastrukturen inom olika delar av transportsektorn. Vägbyggnad liksom vägunderhållet sker sålunda med medel som årligen ställs till förfogande direkt över statsbudgeten. Omfattningen av investeringarna bestäms bl. a. av budgetmässiga överväganden. Prioriteringar mellan olika vägobjekt grundas på en samhällsekonomisk bedömning av lönsamheten för varje objekt där hänsyn tas till trafikmängd, trafiksäkerhet, framkomlighet, regionalpolitik, bärighet, miljö m. m.

Även för järnvägsinvesteringar gäller att de, med smärre undantag, finansieras med medel över statsbudgeten. SJ:s prioritering mellan olika investeringsobjekt sker på företagsekonomiska grunder. Investeringsbeloppen periodiseras över anläggningarnas väntade ekonomiska livslängd och belastar därför SJ varje år med avskrivningar beräknade på återanskaffningsvärden och ränta på statskapitalet. Sådana investeringar som inte är företagsekonomiskt motiverade direktavskrivs. Det gäller investeringar i det ersättningsberättigade bannätet och försvarsinvesteringar. Investeringar som SJ, helt eller delvis, inte kan förränta på företagsekonomiska grunder men som SJ anser nödvändiga för att övergripande trafikpolitiska mål skall kunna uppnås underställs regeringen som har att bedöma om objekten skall genomföras och i vilken utsträckning statskapitalets storlek i så fall skall påverkas. Resultatet av dessa bedömningar skall redovisas för riksdagen.

Den nuvarande redovisningsmetoden för investeringar innebär vidare att SJ redan från det första året när en investering påbörjas belastas med avskrivningar och ränta trots att investeringen först på längre sikt leder till ökade trafikintäkter. Ett nytt dubbelspår ger t. ex. en kraftigt ökad kapacitet men leder samtidigt till att resultatet belastas med högre kapitalkostnader medan trafikintäkterna först på lång sikt blir av den omfattningen att de kan bära fulla kapitalkostnader och ränta på statskapitalet.

SJ:s möjligheter att minska sina kostnader i en lågkonjunktur, när efterfrågan på transporter avtar, är begränsade eftersom SJ även då har fullt betalningsansvar för bannätets fasta kostnader. Här föreligger en viktig skillnad i förhållande till framför allt lastbilsföretagen som lättare kan minska sina kostnader för utnyttjandet av vägnätet genom att anpassa

fordonsparkens användning till förändringar i efterfrågan. Kraven på SJ innefattar däremot alltid hela kostnaden för det befintliga kapitalet med det undantaget att förräntningsplikten gäller som ett genomsnitt över en konjunkturcykel.

SJ:s resultat har försämrats mycket snabbt sedan mitten på 1970-talet. Under första hälften av 1970-talet medförde en uppgång i konjunkturen tillsammans med omfattande rationaliseringar relativt god lönsamhet under ett par år. Under budgetåret 1973/74 uppnåddes ett resultat som med 38 milj. kr. översteg förräntningskravet. Därefter har emellertid resultatet successivt försämrats. Under de senaste åren har underskotten före förräntning uppgått till ca 440 milj. kr. per år. Den totala resultatbristen under budgetåret 1982/83 uppgick till 726 milj. kr. inkl. förräntningskravet på 283 milj. kr. Till stor del beror det försämrade resultatet på att intäkterna, främst i godstrafiken, inte förmått balansera den relativt kraftiga kostnadsutvecklingen men också i hög grad på att de nuvarande reglerna för avskrivningar och förräntning på statskapitalet lett till kraftigt ökade kapitalkostnader för gjorda investeringar.

Genom den finansiella rekonstruktionen år 1983 tog staten ansvaret för en del av kostnaderna för infrastrukturen, vilket i betydande utsträckning men endast på kort sikt påverkade SJ:s kostnader för det investerade kapitalet. Rekonstruktionen innebar att SJ:s totala resultatbrist minskade med i storleksordningen 700 milj. kr. per år. För budgetåret 1983/84 redovisar SJ ett överskott före förräntning på 109 milj. kr. Förräntningskravet uppgick dock totalt till 384 milj. kr. vilket innebär en sammanlagd resultatbrist på 275 milj. kr. Utan rekonstruktionen hade alltså den totala resultatbristen varit ungefär en miljard kr. Det förtjänar dock att påpekas att om man räknar bort effekten av den finansiella rekonstruktionen och tar hänsyn till det nya LKAB-avtalet, har SJ förbättrat sitt resultat 1983/84 med ca 250 milj. kr. jämfört med budgetåret 1982/83.

Den finansiella rekonstruktionen har utan tvekan medverkat till att SJ ökat sina ansträngningar att förbättra resultatet. Den har emellertid inte löst de grundläggande och mera långsiktiga problemen när det gäller resultatutvecklingen i järnvägstrafiken och ansvarsfördelningen mellan SJ och staten. Detta sammanhänger med att behovet av investeringar i järnvägssystemet även i framtiden kommer att vara betydande och att kapitalkostnaderna för investeringar i järnvägens infrastruktur enligt gällande beräkningsmetoder redan på några års sikt kommer att medföra en mycket hög belastning på SJ:s ekonomi.

Redan för innevarande budgetår räknar SJ med en försämrad ekonomi trots relativt goda konjunkturer. Prognoserna pekar f. n. inte mot något överskott före förräntning. Förräntningskravet uppgår till ca 510 milj. kr. Under budgetåret 1985/86 kommer, om inga åtgärder vidtas, de snabbt ökande kapitalkostnaderna att leda till betydande underskott i järnvägstrafiken. SJ:s prognoser pekar f. n. på ett underskott i storleksordningen 340

milj. kr. Härtill kommer förräntningskravet på ca 550 milj. kr. vilket ger en total resultatbrist på ca 890 milj. kr. I slutet av 1980-talet kan med nuvarande regler resultatbristen inkl. förräntningskrav komma att ligga i storleksordningen 1,2–1,5 miljarder kr. Motsvarande resultatbrist vid mitten av 1990-talet kan komma att ha en omfattning på 2–3 miljarder kr.

I detta ligger bl. a. att avskrivningarna beräknade på återanskaffningsvärden förväntas öka från 930 milj. kr. 1984/85 till ca 1,3 miljarder kr. 1989/90 och till ca 2,3 miljarder kr. vid mitten av 1990-talet. Förräntningskravet kommer vid de två senare tidpunkterna att uppgå till 0,8 resp. 1,3 miljarder kr. Beräkningarna förutsätter en reellt sett oförändrad investeringsnivå.

Det är helt klart att SJ, om de järnvägspolitiska målen skall uppfyllas, inte har någon möjlighet att möta en sådan utveckling av kapitalkostnaderna som jag nu beskrivit med ökade intäkter och minskade kostnader. Inte ens vid mycket optimistiska antaganden om ökade marknadsandelar och under förutsättning av mycket kraftiga rationaliseringar bedömer jag att detta är möjligt.

Årligen återkommande mycket stora underskott i järnvägstrafiken kan enligt min mening få allvarliga konsekvenser. Det blir t. ex. mycket svårt för de SJ-anställda att fortsätta det pågående arbetet med att utveckla SJ till ett effektivare och mer konkurrenskraftigt företag om de ekonomiska målen är satta så att de inte upplevs som realistiska och inte ens med mycket stora ansträngningar kan uppnås. Stora och växande underskott medför också att det föreligger en påtaglig risk för att prisbildningen på transportmarknaden blir snedvriden och att investeringar och transportmönster anpassas till en ineffektiv fördelning av transportarbetet. Jag vill också understryka de negativa konsekvenser på statsbudgeten som uppstår med nuvarande system om SJ inte förmår uppfylla de resultatkrav som statsmakterna ställer upp.

Fortsatta åtgärder är alltså nödvändiga. Mot bakgrund av vad jag tidigare anfört beträffande de skillnader i konkurrensförutsättningar som föreligger mellan SJ och andra transportföretag anser jag att det är nödvändigt att ändra de villkor som statsmakterna ställt upp för SJ i olika avseenden. Som jag tidigare understrukit är det min uppfattning att nuvarande bannät i huvudsak skall bestå. Denna uppfattning är också förankrad i olika trafikpolitiska beslut. Det finns alltså inga skäl att minska SJ:s "kostym" genom omfattande järnvägsnedläggningar och att koncentrera trafiken till ett fåtal bandelar för att därigenom förbättra SJ:s ekonomi. Det är mot bakgrund av de omfattande investeringsbehov som föreligger lika orealistiskt att kraftigt minska investeringsnivån i järnvägstrafiken vilket i och för sig leder till en långsammare ökning av kapitalkostnaderna. De grundläggande mål som statsmakterna ställt upp när det gäller järnvägstrafikens omfattning, standard m. m. skulle inte kunna uppnås under sådana förutsättningar. En minskning av kapitalkostnaderna på detta sätt skulle dessutom uppvägas av ökade underhållskostnader och minskade intäkter.

Det är i stället viktigt att SJ ges långsiktiga förutsättningar att konkurrera med andra trafikföretag på så lika villkor som möjligt för att därigenom stimulera till ökad effektivitet och lönsamhet i järnvägstrafiken. Förutsättningen för detta är enligt min mening att statsmakterna tar ett ökat ansvar för järnvägens infrastruktur i den utsträckning som det allmännas krav inte motsvaras av reella möjligheter för SJ att förränta investerat kapital.

3.2 Förslag till ny investeringsmodell

Den höga investeringsnivån vid SJ har tidigare bedömts förenlig med fullt kostnadsansvar inte bara för den rullande materielen utan också för den helt övervägande delen av investeringarna i infrastrukturen. Detta innebär som tidigare framgått bl. a. krav på avskrivningar beräknade på återanskaffningsvärden. I princip direktavskrivs endast investeringar i det ersättningsberättigade bannätet samt försvarsinvesteringar. Det finns enligt min mening skäl att nu ompröva denna syn på kostnadsansvaret.

Genom den finansiella rekonstruktionen tog statsmakterna på sig en del av kapitalkostnaderna för infrastrukturen. Som tidigare framgått har rekonstruktionen emellertid endast lett till ett tillfälligt andrum i den negativa resultatutveckling som kännetecknat järnvägstrafiken under senare år. Fortfarande är enligt min mening de krav som ställts på SJ när det gäller kapitalkostnader för investeringar i infrastrukturen för höga i förhållande till de målsättningar i övrigt som statsmakterna ställt upp för verksamheten.

Jag har i första hand övervägt två olika modeller som båda syftar till att skapa så likvärdiga konkurrensförutsättningar som möjligt mellan SJ och dess konkurrenter. Båda modellerna bygger på en mer markerad uppdelning mellan trafikföretaget SJ – dvs. i första hand persontrafik och gods- trafik – och SJ:s infrastrukturverksamhet, dvs. främst banavdelningens verksamhet. Jag har dock inte funnit några bärande skäl för att skilja ut banavdelningen från SJ till ett särskilt "rälsverk". Båda modellerna förutsätter därför att banavdelningen organisatoriskt finns kvar inom SJ, men med ett mer renodlat ekonomiskt ansvar än för närvarande.

En av de möjligheter som jag övervägt är att staten tar det fulla ansvaret för järnvägens infrastruktur i överensstämmelse med den ordning som gäller på vägsidan och att SJ får frihet att finansiera investeringar som inte hör till infrastrukturen utanför statsbudgeten. Inom ramen för en sådan "extern" vägtrafikmodell skulle SJ i likhet med vägverket anvisas ett särskilt anslag för byggande och ett särskilt anslag för underhållet av bannätet. Investeringarna i infrastrukturen bedöms och prioriteras med denna modell utifrån i princip samma värderingar som väginvesteringar, vilket bl. a. ställer krav på en utvecklad samhällsekonomisk kalkylmetodik.

En sådan vägtrafikmodell skulle förutsätta att staten tar ut särskilda avgifter av SJ för utnyttjandet av infrastrukturen. Dessa avgifter skulle då sättas så att de så långt möjligt är anpassade till de kostnader som betingas av tågdriften på motsvarande sätt som den tunga landsvägstrafiken belastas med avgifter.

Den andra möjligheten som jag övervägt innebär att SJ liksom hittills till statsverket levererar in avskrivningar och ränta på det kapital som ställs till verkets förfogande över statsbudgeten. Staten tar dock ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader genom att en del av statskapitalet avskrivs. Reglerna för avskrivning och förräntning anpassas så långt möjligt till de regler som gäller för SJ:s konkurrenter. Person- och godstrafikavdelningarna belastas med interna avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen och ges i övrigt ett så fullständigt resultatansvar som möjligt. Även i denna "interna" modell ges SJ möjligheter att finansiera investeringar som inte tillhör infrastrukturen utanför statsbudgeten. Sammantaget ger en modell av nu nämnd typ en stimulans till ökad effektivitet i järnvägstrafiken genom att rimliga ekonomiska krav ställs på SJ samtidigt som verket på viktiga punkter ges förutsättningar motsvarande de som gäller för SJ:s konkurrenter.

Jag har efter närmare överväganden inte funnit tillräckligt starka skäl för att ta steget fullt ut mot en extern vägtrafikmodell av förstnämnda typ. Skillnaden mellan den externa och den interna modellen är i första hand att avgifterna för utnyttjandet av infrastrukturen i det senare fallet internderibteras i syfte att fördela kostnaderna inom verket medan de med den externa modellen levereras direkt in till statsverket. Med den externa modellen skapas likartade förutsättningar när det gäller statens sätt att behandla investeringar i och underhåll av vägar och järnvägar. Båda modellerna gör det emellertid möjligt att på ett bättre sätt än i dag fördela SJ:s kostnader över tiden med hänsyn till trafikvolymens och därmed intäkternas utveckling. I båda fallen kan SJ dessutom även i övrigt ges de förutsättningar som behövs för att verket långsiktigt skall kunna utvecklas som affärsföretag, bl. a. när det gäller resultatansvar och avkastningskrav på nedlagt kapital.

Huvudmotivet för att välja en intern vägtrafikmodell är enligt min mening att SJ även i framtiden bör ha kravet på sig att förränta investeringar inte bara i rullande materiel utan också i fasta anläggningar så långt det finns förutsättningar för detta. En ordning motsvarande den på vägsidan där staten tar det fulla kostnadsansvaret för infrastrukturen kan få till följd att prioriteringen av investeringarna i bannätet förändras på ett sätt som får negativa effekter på SJ:s och därmed statens ekonomi.

Utgångspunkten för mitt förslag är som redan framgått att infrastrukturen skall särredovisas på ett mer fullständigt sätt än i dag. Trafikföretaget skall, med uppdelning på persontrafik och godstransporter, belastas med interna avgifter för utnyttjandet av infrastrukturen. Dessa avgifter måste

ligga på en sådan nivå att de sammantagna täcker samtliga kostnader för infrastrukturen. Målet måste självfallet vara att person- och godstrafiken skall uppvisa ett sådant resultat att även förräntningskravet kan täckas.

Utgångspunkten för avgiftssystemet skall vara de totala kostnader som person- resp. godstrafiken orsakar vid utnyttjandet av spåret. Det är väsentligt att avgiftssystemet utformas på ett sätt som stimulerar till ökad effektivitet och lönsamhet. Detta kan komma att innebära olika avgiftsnivåer för person- resp. godstrafik och en uppdelning av avgifterna i en fast och en rörlig del där den rörliga delen speglar järnvägstrafikens marginalkostnader. Jag vill slutligen framhålla att om systemet med interna avgifter skall ge önskat resultat är det nödvändigt att banavdelningen som har ansvaret för infrastrukturen ges ett mer renodlat ekonomiskt ansvar än för närvarande. Det får ankomma på SJ att närmare lägga fast avgiftssystemet med utgångspunkt från de allmänna riktlinjer som jag nu har redovisat.

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 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. Hit hänförs också de arbetsmaskiner, arbetsfordon o. dyl. som banavdelningen använder som hjälpmedel i arbeten som berör infrastrukturen.

Dessa investeringar bör även fortsättningsvis finansieras över statsbudgeten. Jag föreslår därför att för detta ändamål ett nytt anslag **Investeringar i järnvägens infrastruktur** tas upp på statsbudgeten fr. o. m. budgetåret 1985/86.

Jag föreslår vidare att avskrivningar på investeringar i infrastrukturen fortsättningsvis görs på historiska värden. I ett inledningsskede leder detta till lägre kapitalkostnader för gjorda investeringar. Jag föreslår också att det ingående statskapitalet i infrastrukturen, preliminärt 1 270 milj. kr. 1985/86, skrivs av som ett led i att staten tar ett större kostnadsansvar för infrastrukturen.

Jag har tidigare understrukit betydelsen av att SJ erhåller investeringsmedel för att kunna tillhandahålla ett bannät av den omfattning och standard som lagts fast i de trafikpolitiska besluten. Detta kommer emellertid att ställa 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. Inte mindre än ca 75 % av investeringarna är reinvesteringar.

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

Jag vill understryka att mitt förslag om 20 % direktavskrivning av sådana infrastrukturinvesteringar som är att hänföra till affärsbanenätet inte ändrar på det förhållandet att SJ:s bedömning av olika investeringsobjekt liksom hittills skall ske på företagsekonomiska grunder. Detta är nödvändigt för att SJ skall få så stor avkastning som möjligt på sina investeringar. Som jag tidigare påpekat är det angeläget att SJ förbättrar metoderna för att bedöma lönsamheten av olika investeringsobjekt.

För investeringar i lokaltågstrafiken i Stockholmsregionen gäller, i enlighet med överenskommelsen mellan Stockholms läns landsting, SJ och staten, särskilda regler vilka inte berörs av mitt nu redovisade förslag. Av de investeringsmedel som SJ skjuter till kommer 25 % att direktavskrivas. I fråga om det nya dubbelspåret Flemingsberg—Järna kommer dock drygt 60 % av investeringarna att direktavskrivas i enlighet med uppgörelsen.

Som jag framhöll redan i 1983 års budgetproposition utesluter jag inte att det även i framtiden kan uppstå behov av att av samhällsekonomiska skäl genomföra vissa strategiska investeringar i bannätet även om den företagsekonomiska lönsamheten är otillräcklig. SJ har fått i uppdrag att årligen i anslagsframställningen redovisa i vilken omfattning förräntning inte kan ske av sådana ofta större och väl avgränsade investeringar i affärsbanenätet som SJ anser nödvändiga för att verket skall kunna tillgodose statsmakternas krav på ett väl fungerande järnvägssystem. Det ankommer på regeringen att i enlighet med de regler som lagts fast med anledning av 1983 års budgetproposition, göra samhällsekonomiska överväganden i varje särskilt fall för att bedöma om ett enskilt objekt skall genomföras och i vilken utsträckning statskapitalets storlek i så fall skall påverkas.

När det gäller investeringar som inte hör till infrastrukturen är det 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 såsom i dag finansieras genom anslag över statsbudgeten och således tillföras statskapitalet med krav på full förräntning. Avkastnings-

kravet bör dock liksom i dag vara villkorligt. Jag 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 bör i likhet med vad jag tidigare anfört beträffande investeringar i infrastrukturen göras enbart på historiska värden. Likaså bör räntan under byggnadstiden kapitaliseras på motsvarande sätt som beträffande infrastrukturinvesteringar.

Trots att statsmakterna genom mina förslag tar ett ökat kostnadsansvar för järnvägens infrastruktur bör det även fortsättningsvis vara SJ:s sak att prioritera mellan olika investeringar med utgångspunkt från kundernas önskemål och de krav som samhället ställer utifrån mera övergripande utgångspunkter. Statsmakterna bör emellertid tydligare än hittills ange inriktningen av investeringarna på ett sätt som tillgodoser de samhällsekonomiska intressena. SJ:s ansvar bör vara att inom dessa ramar prioritera investeringarna så att de får så stor positiv effekt som möjligt på det ekonomiska resultatet.

Det är vidare 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 gett investeringsplaneringen inom SJ nödvändig stabilitet och långsiktighet. Jag anser att SJ även fortsättningsvis bör få motsvarande förutsättningar. Som genomsnitt för femårsperioden 1985/86—1989/90 föreslår jag att SJ ges möjlighet att planera för att den sammanlagda volymen investeringar i infrastruktur och övriga fasta anläggningar bibehålls i reala termer. Detta innebär, vilket jag senare återkommer till, en total årlig investeringsvolym på 1 400 milj. kr. i fast penningvärde. Jag vill i sammanhanget understryka att denna planeringsram inte innebär något ställningstagande till framtida investeringsvolymerna.

Det är 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 nu håller på att bygga upp kommer att få stor betydelse i sammanhanget. Grundförstärkningar, frostskydd och broarbeten är exempel på arbeten som passar bra som sysselsättningsskapande åtgärder. Detsamma gäller upprustning av stationshus, byggande av industrispår och investeringar som kan göra det möjligt att slopa plankorsningar.

Mot den här bakgrunden anser jag att SJ varje år bör planera för sysselsättningskapande investeringar motsvarande 20 % av den sammanlagda investeringsramen för investeringar i infrastruktur och övriga fasta anläggningar. Dessa objekt bör kunna sättas igång med mycket kort varsel.

Även när det gäller investeringar i främst rullande materiel, fordon m. m. bör avskrivningar göras på historiska värden. Jag 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. Riksgäldskontoret föreslås i årets budgetproposition tillhandahålla både löpande och långfristiga krediter vilket innebär att SJ kan erbjudas ett konkurrenskraftigt alternativ till finansiering på den allmänna kapitalmarknaden. Räntorna på krediterna för finansiering av investeringar och rörelsekapital skall kunna knytas till räntorna på riksgäldskontorets marknadsmässiga upplåning kompletterat med ett påslag för att täcka kontorets administrationskostnader. Med det system som jag föreslagit beträffande upplåning i riksgäldskontoret kommer avskrivningsmedel och försäljningsinkomster att kunna användas för finansiering av nya objekt.

När det gäller den kortfristiga upplåningen kommer SJ:s rörliga kredit i riksgäldskontoret att ses över och göras mer lik affärsbankernas checkräkningskrediter.

Det bör ankomma på regeringen att ange ramar för omfattningen av de investeringar som får finansieras genom upplåning i riksgäldskontoret. Jag återkommer i det följande till det beräknade medelsbehovet för nästa budgetår. Regeringen bör vidare bemyndigas att ange en övre gräns för SJ:s kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret. I avvaktan på att det nya systemet träder i kraft kommer jag i tilläggsbudget III till statsbudgeten för budgetåret 1984/85 att föreslå en höjning av SJ:s rörliga kredit i riksgäldskontoret.

Jag vill i det här sammanhanget ta 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 min mening de bärande motiven för finansiering av investeringar genom ett särskilt investmentbolag. Bolaget har emellertid nyligen startat sin verksamhet varför det är rimligt att verksamheten inte avbryts omedelbart. Jag 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.

Inom ramen för de nya finansieringsförutsättningarna är det enligt min mening nödvändigt med en modifierad strategi från SJ:s sida när det gäller beställningar av rullande materiel. Framför allt är det angeläget att serietillverkning av rullande materiel i fortsättningen regelmässigt föregås av en

omfattande försöksverksamhet med fordonen i trafik vid SJ. Snabbtågen kan bli det första exemplet på att beslut om tillverkning i större skala fattas först efter utvärdering av en längre tids försöksverksamhet med ett antal provtåg.

Upphandlingsförordningen ålägger SJ att vid all materielupphandling uppnå den i varje enskilt fall fördelaktigaste överenskommelsen. Detta innebär att SJ söker sina inköpskällor både inom landet och i utlandet. SJ måste härvid lägga stor vikt vid kravspecifikationerna till tillverkarna. Själva utvecklingsarbetet anser jag emellertid vara en uppgift för tillverkarna som har att tillgodose de krav som SJ ställer beträffande fordonens tillförlitlighet på såväl kort som lång sikt.

Det är angeläget att SJ eftersträvar att med tillverkningsindustrin träffa långsiktiga avtal om anskaffning genom teknikupphandling. SJ tillämpar i sådana sammanhang sedan några år metoder för livslängdskostnadskalkyler och därpå grundad anbudsvärdering. Jag vill i det sammanhanget understryka betydelsen av att den totala kostnaden för anskaffning, drift och underhåll i större utsträckning än för närvarande blir avgörande för val av leverantör och produkt framför allt när det gäller tekniskt komplicerade produkter med lång livslängd. Ett sådant synsätt kan få stor betydelse för svensk järnvägsindustriens möjligheter att i framtiden konkurrera med utländska tillverkare om SJ:s beställningar.

Den nya investeringsmodellen, vilken jag föreslår skall gälla fr. o. m. budgetåret 1985/86, innebär som framgått att SJ på viktiga punkter kan ges förutsättningar motsvarande dem som gäller för SJ:s konkurrenter. Trots de nya förutsättningarna kan emellertid SJ komma att uppvisa underskott före det statliga förräntningskravet. I de fall underskott uppstår i verksamheten föreslår jag att detta tas upp i balansräkningen. Eventuella likviditetsunderskott p. g. a. underskott i verksamheten skall täckas genom lån i riksgäldskontoret för vilka SJ belastas med ränta och återbetalningsskyldighet. Härigenom läggs ett, jämfört med nuvarande system med statliga underskottstäckningsbidrag i efterhand, ökat tryck på SJ att undvika underskott och att täcka underskott från tidigare år samtidigt som SJ ges samma förutsättningar som konkurrenterna i likartade situationer.

Eventuella överskott efter det att det statliga förräntningskravet uppfyllts och eventuella tidigare underskott täckts bör kunna fonderas räntebärande för finansiering av investeringar av främst rullande materiel. Härigenom kan upplåningsbehoven minskas och kapitalkostnaderna hållas nere.

För att öka flexibiliteten i hanteringen av investeringsmedel kring budgetårsskiftena föreslår jag 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 bör gälla samtliga SJ:s investeringar. Innebörden av detta är bl. a. att man vid anslagsberäkningen varje år inte behöver ta hänsyn till någon ingående balans. Likaså bort-

faller behovet av den femprocentiga marginal med vilken investeringsramen enligt nuvarande regler räknas upp. I sammanhanget bör emellertid understrykas att om SJ av olika skäl inte avser att genomföra vissa planerade större investeringar, har regeringen självfallet möjlighet att innehålla motsvarande investeringsmedel.

Samtidigt som statsmakterna genom den nya modellen tar ett större ansvar för infrastrukturen ökar som framgått kravet på SJ att driva järnvägstrafiken effektivt. Nuvarande ordning ger 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 kraven betydligt främst genom att underskott i verksamheten tas upp i balansräkningen och genom att likviditetsunderskott p. g. a. underskott i verksamheten skall täckas genom att SJ lånar erforderliga medel. Vidare ersätts en stor del av det statliga villkorliga förräntningskravet med ett ovillkorligt räntekrav. Det gäller som tidigare framgått de investeringar i främst rullande materiel som finansieras genom lån i riksgäldskontoret. Dessutom räknar jag med att det föreslagna nya interna avgiftssystemet för utnyttjandet av infrastrukturen kommer att stimulera till ökad effektivitet i både person- och godstrafiken. Detta förutsätter dock, vilket jag återkommer till, att resultatansvaret inom SJ:s olika verksamhetsområden byggs ut.

Mitt förslag till investeringsmodell innebär trots att staten tar ett ökat ansvar för järnvägens infrastrukturkostnader **ingen ökad belastning på statsbudgeten**. Detta beror på att statsmakterna genom den nya modellen i förväg täcker en del av SJ:s kostnader för infrastrukturen i stället för att såsom hittills täcka ett oundvikligt underskott i efterhand. Skillnaden är att det nya systemet kommer att stimulera till ökad effektivitet och lönsamhet i järnvägstrafiken genom att SJ får arbetsförutsättningar som står i rimlig proportion till de krav och mål som statsmakterna ställer upp för järnvägstrafiken. Därmed kommer belastningen på statsbudgeten i stället att minska vilket är ett av huvudsyftena med reformen.

Min bedömning är att SJ med den nya investeringsmodellen och det modifierade kostnadsansvaret får de långsiktiga förutsättningar som är nödvändiga för att kunna utvecklas som ett konkurrenskraftigt transportföretag. Inom ramen för dessa nya förutsättningar ankommer det på SJ att leva upp till de krav som ställs. Det kommer att ställas mycket stora krav på rationaliseringar och på offensiva satsningar om järnvägens marknadsandelar skall kunna ökas. Det gäller, vilket kommer att framgå av min fortsatta redogörelse, både godstrafiken och persontrafiken liksom samarbetet inom hela SJ-koncernen. Vidare kommer att ställas krav på ökade forsknings- och utvecklingsinsatser på olika områden och på en successiv

anpassning av SJ:s organisation till de nya förhållandena. Jag övergår nu till att behandla utvecklingen på dessa områden.

4 Godstrafikens utvecklingsmöjligheter

Mitt förslag:

- SJ bör snabbt vidta genomgripande åtgärder för att öka järnvägens marknadsandel i godstrafiken.
- Sysselsättningsmedel får användas för byggande och upprustning av industrispår i samband med tidigareläggningar av statliga investeringar.
- En målmedveten satsning på kombitrafiken utgör ett viktigt inslag i trafikpolitiken. Målet är att denna trafik år 1990 skall ha en omfattning på 3 milj. årston. Ett särskilt kombibolag bildas.
- Ny organisation införs för styckegodstrafiken. Målet är att verksamheten senast fr. o. m. utgången av år 1987 åtminstone skall täcka samtliga sina kostnader.

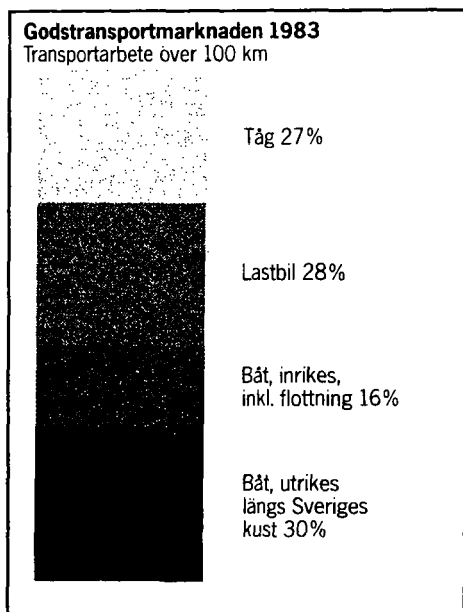
Bakgrund och skälen för mitt förslag

4.1 Inledning

Järnvägens möjligheter att konkurrera på godssidan har alltid varit och kommer även i framtiden att vara störst i fråga om stora volymer samt långa och medellånga avstånd. I början av 1950-talet dominerade järnvägen marknaden för långväga godstransporter. Därefter har emellertid transportererna minskat främst till följd av reducerad transportefterfrågan från basindustrierna, dvs. i första hand malm-, stål- och skogsprodukter. Dessutom har SJ tappat marknad till konkurrenterna när det gäller flera andra produkter. SJ:s andel är f. n. ca 40% sedan transportererna under senare år åter ökat. Om hänsyn tas till den utrikes sjöfart som sker längs Sveriges kust är andelen 27%.

Det är i första hand till lastbilen som SJ förlorat marknad. Förklaringarna är många. Bättre vägar, större fordon och en liberaliserad tillståndsgivning i kombination med bra utbud, effektivt resursutnyttjande och effektiv marknadsföring har gjort att lastbilstrafiken expanderat kraftigt. Framför allt inom vissa marknadssektorer har lastbilen klara konkurrensfördelar gentemot järnvägen, bl. a. i form av stor flexibilitet och möjlighet till dörr-till-dörrtransport. Dessutom har den stora överkapaciteten på lastbilssidan under senare år bl. a. medfört stora problem också för SJ i form av hårt pressade priser.

SJ:s förlorade marknadsandelar beror emellertid inte bara på konkurrenterna. Utvecklingen i samhället mot allt mer förädlade och känsliga pro-



dukter ställer växande krav på snabbhet, regularitet, säkerhet och en i övrigt hög servicenivå på de tjänster som transportföretagen erbjuder. Dessa krav har SJ hittills haft svårt att tillgodose trots ökad marknadsanpassning, ökad rationaliseringstakt m. m.

Möjligheterna för godstrafiken på järnväg att öka sin marknadsandel är enligt min mening en nyckelfråga när det gäller SJ:s ekonomi. Min 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, vilket jag redan inledningsvis betonade, samordnade transportlösningar t. ex. järnväg/lastbil kunna bidra till ökade transporter på järnvägen. Svenskt näringsliv tror också efter vad jag erfarit på järnvägens möjligheter att utvecklas till ett konkurrenskraftigt alternativ under förutsättning att åtgärder snabbt vidtas som tillgodoser kundernas krav i olika avseenden.

Möjligheterna att öka godstrafiken på järnväg är alltså betydande. För att komma tillrätta med godstrafikens problem innan gapet till konkurrenterna blir alltför stort är det emellertid enligt min mening nödvändigt att genomgripande åtgärder genomförs så snabbt som möjligt. Framför allt måste SJ fortsätta att anpassa verksamheten till kundernas behov och rationalisera trafiken.

Jag vill understryka att de åtgärder som måste genomföras på godstrafikens område syftar till att erbjuda industrin bättre transporter. Det är min bestämda uppfattning att det gagnar svensk industri om järnvägen kan stärka sin ställning på marknaden. Behovet av åtgärder varierar emellertid från verksamhetsområde till verksamhetsområde vilket kommer att framgå av min fortsatta redogörelse.

4.2 Vagnslasttrafiken

Sedan början på 1970-talet har SJ förlorat ungefär en milj. ton vagnslast-gods per år, i första hand till lastbilen. Under senare år har emellertid en viss återhämtning skett. Om denna utveckling skall kunna fortsätta krävs åtgärder som snabbt stärker SJ:s konkurrenskraft.

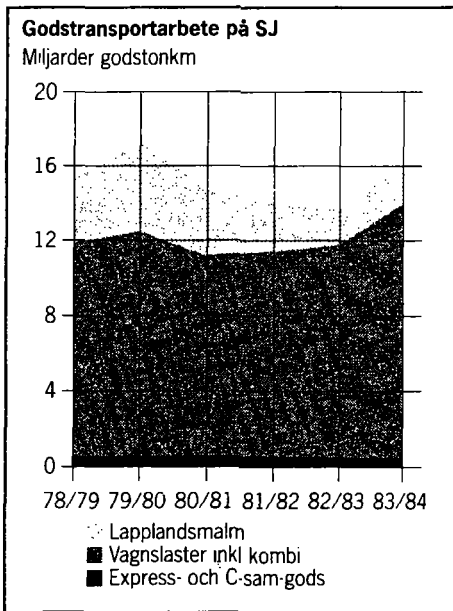
SJ:s ambitioner att utvecklas till ett mer konkurrenskraftigt och effektivt transportalternativ till lastbil och sjöfart går inte att ta miste på. Det är glädjande att konstatera att SJ nu satsar mycket hårt på marknadsföring och på kundanpassade transportlösningar. Ambitionen är att SJ skall kunna erbjuda transportlösningar som omfattar en allt större del av näringslivet totala materialadministration. För att detta skall lyckas måste emellertid förändringarna ske i betydligt snabbare takt än vad som hittills skett.

SJ:s insatser koncentreras f. n. till de ca 175 nyckelkunder som tillsammans svarar för ca 90% av transportererna. Möjligheterna till ökade järnvägstransporter hos dessa i regel stora företag, som dessutom oftast har industrispår, är betydande. Denna inriktning är enligt min mening naturlig. 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. Många mindre men expansiva företag kan på sikt bli värdefulla kunder till SJ.

En förutsättning för att SJ skall lyckas stärka sin konkurrensförmåga är 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 större kunder tidtabellsbundna systemtransporter i slutna omlopp direkt från fabrik till fabrik.

Flera transportköpare står i dag inför strategiskt betydelsefulla val mellan att satsa på en modernisering av befintliga transportsystem och att övergå till en långsiktig järnvägslösning. Det val man gör binder resurser under lång tid vilket gjort det nödvändigt för SJ att satsa hårt på marknadsföring och på utformning av transportlösningar som är anpassade till varje kunds speciella behov. Om inte SJ lyckas med detta kan många tänkbara kunder under lång tid komma att vara bundna till andra transportalternativ.

Även när det gäller transporter av mer traditionell natur är det väsentligt att SJ vidtar åtgärder, såsom 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 både under transport och i samband med lastning och lossning.

Det är självfallet 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. För små volymer och oregelbundna transporter är dock industrispårslösningar sällan att föredra. Det är viktigt att SJ tillsammans med kommuner och tänkbara kunder aktivt undersöker intresset för en ökad satsning på industrispår till såväl enskilda företag som industriområden i de fall detta kan innebära en mer rationell uppläggning av trafiken. Från statsmakternas sida är det angeläget att en sådan utveckling stimuleras. Bl. a. bör det bli möjligt att med särskilda statliga medel bygga och rusta upp industrispår, vilka inte förvaltas av SJ, när sysselsättningsläget motiverar särskilda insatser.

Jag föreslår därför – efter att i denna fråga ha samrått med chefen för arbetsmarknadsdepartementet – att det skall bli möjligt att i samband med tidigareläggningar av statliga investeringar tilldela medel även för byggnad och upprustning av industrispår. Det bör ankomma på regeringen att besluta om detta.

En förutsättning för att SJ skall bli mer konkurrenskraftigt är vidare att vagnparken förnyas och moderniseras. Morgondagens vagnar måste anpassas både till enskilda kunders och i vissa fall hela branschens behov. Det är därför angeläget att SJ i nära samarbete med olika branschorgan, större kunder och speditörer undersöker förutsättningarna för att ta fram nya vagn typer.

Vagnparken – liksom för övrigt även loken – måste emellertid också utnyttjas bättre. För närvarande lastas en vagn inom SJ endast en gång i veckan i genomsnitt. SJ:s målsättning är att fördubbla vagnomsättningen vilket ställer stora krav på planering av trafiken. Ett omfattande åtgärdsprogram har inletts inom SJ för att nå detta mål vilket jag ser som mycket angeläget.

Konkurrenssituationen på transportmarknaden innebär en hård prispess på SJ:s produkter. En högre kvalitet på transportererna bör få genomslag på prissättningen och ge SJ ökade intäkter. Det är också viktigt att prissättningen görs enkel utan onödiga tilläggsavgifter och hyror. SJ:s satsning på att erbjuda kunderna ett totalpris för varje transportuppdrag är därför ett steg i rätt riktning.

Under senare år har SJ ibland beskyllts för att medvetet dumpa priserna för att därigenom kunna öka sina marknadsandelar. Jag förutsätter att SJ i varje enskilt fall tar ut ett pris som inte bara ger särkostnadstäckning utan också ett tillräckligt bidrag till de gemensamma kostnaderna. Jag anser det emellertid naturligt att SJ precis som andra affärsföretag ger kommersiella rabatter för att därigenom knyta nya kunder till företaget.

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.

Det ligger numera helt inom SJ:s beslutsområde att bestämma prissättningen i godstrafiken. Riksdagen har vid ett flertal tillfällen understrukt 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. Denna princip är enligt min mening av central betydelse för SJ och bör därför ligga fast.

Det ligger också inom SJ:s kompetensområde att besluta om sin säljorganisation. F. n. sköts försäljningen när det gäller vagnslaster av ett femtiotal säljare fördelade på SJ:s åtta marknadsregioner. Denna direktkontakt med kunderna är värdefull med hänsyn till den stora kunskap om enskilda företag som SJ:s säljarkår ute i landet besitter. Hos framför allt mycket stora kunder finns emellertid också ofta behov av nära kontakter med SJ centralt.

Jag anser det mycket angeläget att SJ har tillgång till en högt kvalificerad säljorganisation. Det ankommer på SJ att svara för att säljorganisationen är både tillräckligt dimensionerad och lämpligt organiserad för att tillgodose de krav som finns.

4.3 Utlandstrafiken

En mycket stor tillväxtpotential ligger i utlandstrafiken. Utvecklingen är 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 bör kunna tillvaratas på ett bättre sätt än vad som hittills skett. Även för importen borde sådana lösningar kunna utnyttjas i högre utsträckning. Kundanpassade "godspendlar" till och från kontinenten med för ändamålet speciellt avdelade vagnar är sannolikt morgondagens lösning för större SJ-kunder med omfattande handel med utlandet.

Ett annat problem är att det råder en kraftig obalans mellan export och import både vad gäller volymer och varuslag. Exporten som är betydligt större än importen är koncentrerad till skogsindustriprodukter samt järn- och stålprodukter. Importen däremot är uppdelad på ett större antal varuslag.

Utrikestrafikens struktur i dessa avseenden medför svårigheter att få till stånd ett högt och samordnat utnyttjande av vagnparken. SJ försöker därför nu på olika sätt stärka sin konkurrenskraft i syd-nordlig riktning för att minska obalansen i trafiken.

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 åstadkommas endast om överföringen av godsvagnar mellan Sverige och kontinenten sker på ett effektivt och konkurrenskraftigt sätt.

De nu 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 har SJ, Danska Statsbaner och västtyska Deutsche Bundesbahn kommit överens om att öppna en ny tåg färjeled för godstrafik mellan Helsingborg och Köpenhamn i juni 1986. Detta förutsätter nya tåg färjelägen för stora heltåg färjor i Helsingborg och Köpenhamn. SJ och Helsingborgs kommun har dessutom nyligen träffat ett avtal som långsiktigt löser de svåra ban-

gårdsproblem som f. n. finns i samband med färjetrafiken. Investeringarna kommer att anpassas till en eventuell framtida tunnellsökning. Godstrafiken på järnväg mellan Helsingborg och Helsingör samt mellan Malmö och Köpenhamn upphör och flyttas över till den nya leden. Samtidigt moderniseras transitvägen genom Danmark bl. a. genom spårupprustning i Danmark och genom att nya tågfärjor sätts in mellan Danmark och Västtyskland.

Arbetet med den nya tågfärjeleden måste präglas av en strävan att erbjuda näringslivet i Sverige ett transportalternativ till kontinenten som med hänsyn till kraven på effektivitet och kostnadsnivå 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. Det är av största vikt att åtgärder i denna riktning vidtas i tillräcklig omfattning och med en inriktning som säkerställer strikt regelbundenhet och absolut 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.

Jag vill slutligen något beröra SJ:s försäljningsorganisation för utlands- trafik. Försäljningen sköts primärt av ett antal av SJ speciellt utvalda SJ-agenter (speditörer). Dessa, som f. n. 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.

En särskild säljorganisation av den typ som SJ-agenterna utgör kan självfallet motiveras genom att det ofta krävs speciell kompetens för att lösa de problem som sammanhänger med trafik till och från utlandet. Det kan t. ex. gälla tullklarering i utlandet, samordning med transportföretag på kontinenten, lagerhållning m. m. Framför allt är tillgången till en sådan säljorganisation av stor betydelse för mindre företag som själva inte besitter tillräcklig sakkunskap på området.

Från trafikpolitiska utgångspunkter anser jag 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 med all sannolikhet leda till ökade ansträngningar att erbjuda SJ:s kunder attraktiva transportlösningar vilket vore till gagn för svenskt näringsliv. Många stora företag är också i dag tillräckligt kompetenta att utan medverkan av en speditör sköta de nödvändiga rutinerna i samband

med trafik på utlandet och att träffa transportavtal med SJ. Företag som väljer att arbeta utan speditör bör därför självfallet kunna träffa transportavtal direkt med SJ.

4.4 Kombitrafiken

En konkurrensfördel som SJ hittills inte lyckats tillvarata i tillräcklig utsträckning är att i samarbete med åkerinäringen kunna erbjuda direkttransporter från avsändare till mottagare genom att utnyttja flera transportmedels fördelar i samordnade transportlösningar. Utvecklingen av den s. k. kombitrafiken, har inte alls skett i den takt som förutsåddes för tio år sedan. Framför allt gäller detta transport av trailers på järnvägsvagnar. Sådan trafik förekommer f. n. endast i mindre omfattning och i ett fåtal relationer, främst mellan Stockholm och Göteborg samt mellan Stockholm och vissa hamnar i Skåne.

För att stimulera till ökad samverkan mellan lastbils- och järnvägstrafik infördes genom det trafikpolitiska beslutet år 1979 en särskild linjetariff för mer omfattande och regelbundna transporter av enhetslaster mellan det trettiotal enhetslastterminaler som SJ har. Trots detta och trots att kombitrafiken i många andra länder haft en avsevärd tillväxt – låt vara att detta ibland skett med hjälp av restriktioner mot lastbilstrafiken – har SJ inte lyckats göra kombitrafiken tillräckligt konkurrenskraftig.

Detta kan synas förvånande med hänsyn till de långa transportsträckorna inom landet och till att transport av bl. a. trailers på järnvägsvagnar bör passa bra in i utlandstrafiken. Basen för en utbyggd kombitrafik ligger av naturliga skäl i Stockholm och Göteborg samt Malmö, Helsingborg och Trelleborg. Även när det gäller trafiken på Norrland bör det emellertid finnas underlag för betydande volymökningar, liksom i ett flertal andra långväga relationer. Av intresse är också det norska och finska godset. I Europa finns närmare 500 terminaler som är lämpade för hantering av enhetslaster vilket ger ett perspektiv på de utvecklingsmöjligheter som finns för kombitrafiken till och från utlandet. Redan i dag tar t. ex. Deutsche Bundesbahn emot ett mycket stort antal trailers som efter landsvägstransport genom Sverige skeppats till västtysk hamn på fartyg. Även den första delen av trailertransporten borde enligt min mening mycket väl kunna ske på järnväg i betydligt större utsträckning än vad som nu är fallet.

En orsak till att kombitrafiken inte utvecklats i samma takt som i utlandet är sannolikt att åkeribranschen sedan länge har investerat i fordon som i första hand lämpar sig för fjärrtrafik på landsväg. SJ har emellertid inte heller kunnat erbjuda en tillräckligt bra produkt vad gäller regelbundenhet, säkerhet m. m. Svårigheterna att samordna trafiken mellan de berörda länderna i Europa är också en väsentlig faktor i sammanhanget.

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

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

En kombitrafikvolym på 3 milj. ton i slutet av 1980-talet skulle 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. En överföring av långväga godstransporter från lastbil till järnväg ökar också såväl framkomligheten för andra vägtrafikanter som trafiksäkerheten på huvudvägnätet. En annan effekt är att buller och luftföroreningar kan minskas. Samtidigt kan resurserna på järnvägssidan utnyttjas bättre.

SJ kan i dag erbjuda konkurrenskraftiga priser vilka även inbegriper viss täckning för gemensamma kostnader. SJ:s svårigheter att konkurrera förefaller 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 min 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 kombitrafiken. Bl. a. gäller det att minimera skaderisken i samband med lyft av trailers. Vidare krävs investeringar i ytterligare ett antal trailervagnar. SJ har f. n. ca 100 inhyrda entrailervagnar och ett 50-tal egna tvåtrailervagnar. Lika många av vardera slaget är under beställning. För att målet 3 milj. ton skall kunna uppnås krävs ett ytterligare tillskott på ett 100-tal entrailervagnar och lika många tvåtrailervagnar. Anledningen till att vagnbehovet är relativt måttligt även vid stora volymökningar är den mycket höga utnyttjandegraden för vagnar i den här typen av trafik.

Min 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 min mening bör denna form prövas även i Sverige i syfte att koncentrera arbetsinsatserna och påskynda utvecklingen. Förhandlingar pågår f. n. mellan SJ och berörda intressenter om att bilda ett svenskt kombitrafikbolag samägt av SJ och företaget såväl inom som utom SJ-koncernen. Målet är att bolaget skall kunna starta sin verksamhet redan den 1 juli 1985. När förhandlingarna är avslutade avser jag därför föreslå regeringen att så snart som möjligt bemyndiga SJ att teckna aktier i bolaget.

Jag vill i det här sammanhanget understryka 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 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.

Frågan om kombitrafiken har som sagts diskuterats i Sverige i minst tio år utan att det hänt särskilt mycket. Det nya kombitrafikbolaget blir det första steget för att påskynda utvecklingen. Jag är optimistisk när det gäller bolagets möjligheter att bidra till att en kombitrafikvolym på 3 milj. ton år 1990 kan uppnås. På statsmakterna ankommer det att genom politiska beslut medverka till att ge åkeribranschen långsiktiga förutsättningar att planera sin verksamhet utifrån det angivna målet för kombitrafiken. Det är rimligt 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.

En målinriktad satsning på kombitrafiken bör enligt min mening 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.

4.5 Styckegodstrafiken

Frågan om SJ:s styckegodstrafik och dess framtid har varit ett ständigt återkommande problem i den trafikpolitiska debatten. Under hela 1970-talet och början av 1980-talet förlorade SJ marknadsandelar. Förlusterna uppgick då till ca 200 milj. kr. per år exkl. verksamhetens andel i det statliga förräntningskravet. 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. Förändringarna skulle enligt strukturplanen bl. a. ske genom ökat samarbete mellan SJ och andra transportföretag. Även i 1979 års trafikpolitiska beslut underströks betydelsen av ett ökat samarbete mellan olika företag inom SJ-koncernen i syfte att effektivisera transportererna.

Mot bl. a. den här 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, som distribueras och samlas upp av Svelast med lastbil och transporteras på järnväg mellan SJ:s olika styckegodsterminaler. Svelast sköter dessutom all marknadsföring och försäljning.

C-samtekniken utgör enligt min mening en av de mest intressanta nyheterna på godstransportmarknaden under senare år. När systemet startade var kostnaderna mycket höga vilket berodde på den personalintensiva hanteringen av styckegods i SJ:s terminaler. Andelen gods som transporteras genom terminalerna har genom den nya tekniken kunnat minska och är nu nere i knappt hälften. Personalstorleken i terminalerna har härigenom reducerats kraftigt.

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. En fortsatt utveckling i riktning mot full kostnadstäckning är som jag ser det nödvändig om SJ långsiktigt skall kunna engagera sig i styckegodstrafiken. För att uppnå detta erfordras bl. a. fortsatta kraftfulla rationaliseringar vilket bör vara möjligt att genomföra.

Det bör också enligt min bedömning 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 milj. ton i inledningsskedet till ca 1,2 milj. ton, vilket motsvarar ungefär en tredjedel av styckegodsmarknaden men endast ca 1,5–2% av partigodsmarknaden. Möjligheterna att ytterligare öka volymerna och förbättra lönsamheten bedöms som goda. Prognoserna pekar för närvarande mot 1,5 milj. ton år 1986.

Målet bör enligt min uppfattning vara att styckegodsverksamheten senast fr. o. m. utgången av år 1987 åtminstone skall täcka samtliga sina kostnader. För att detta skall bli möjligt krävs emellertid 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. Det är

därför som jag ser det helt nödvändigt att verksamheten så snart som möjligt samordnas under en gemensam ledning. Olika alternativ har härvid övervägts med utgångspunkt i de effektivitetsvinster som kan uppnås.

Det mest renodlade alternativet är att SJ:s styckegodsdivision inkl. magasinpersonal och övrig personal bryts ut från SJ och förs samman med Svelast i ett gemensamt bolag. Fördelarna med detta alternativ skulle bl. a. ligga i snabba beslutsvägar och att verksamheten även i övrigt kan bedrivas på samma sätt som hos andra företag på marknaden. Ett annat alternativ som skulle kunna ge i princip likvärdiga fördelar är att styckegodsverksamheten förs över till bolaget men med SJ:s personal i terminaltjänst anställd vid SJ. Detta förutsätter emellertid att arbetet inom magasinen integreras fullt ut mellan SJ och bolaget.

SJ och Svelast avser mot den här bakgrunden 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 – lämpligen via det tidigare nämnda kombibolaget – på samma villkor som andra transportföretag.

Ansvar för att det ekonomiska målet för styckegodsstrafiken 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 beträffande terminaltjänsten fr. o. m. utgången av år 1987. Detta kräver som nämnts kraftiga kostnadsminskningar i bl. a. magasinerna och att arbetet inom magasinerna integreras fullt ut mellan SJ och bolaget, vilket bör kunna uppnås även i det fall personal i terminaltjänsten förblir anställd vid SJ.

Jag vill i det här sammanhanget något beröra 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. Föreskrifterna baseras på överväganden i samband med det trafikpolitiska beslutet år 1963. Den nya C-samtekniken har emellertid medfört att dessa föreskrifter inte längre är aktuella när det gäller styckegodset. Även för vagnslasttrafiken anser jag att föreskrifterna har förlorat sin betydelse vilket främst beror på att trafiken numera i hög grad är integrerad mellan affärsbanenätet och det ersättningsberättigade bannätet och att andelen avtalsbundna transporter har ökat kraftigt. Jag kommer mot den här bakgrunden att föreslå regeringen att den nämnda förordningen slopas. Jag vill understryka att detta inte påverkar gällande ordning för fastställande av ersättning till SJ för driften av det ersättningsberättigade bannätet.

5 Persontrafikens utvecklingsmöjligheter

Mitt förslag:

- Även på persontrafiksidan bör SJ snabbt vidta åtgärder som stärker järnvägens konkurrenskraft.
- Samordningen mellan det lokala/regionala bussresandet och SJ:s tågtrafik måste förbättras. Därför kommer i varje län att bildas särskilda samrådsgrupper mellan SJ och länstrafikhuvudmännen.
- Försöksverksamheten med de planerade snabbtågen bör komma igång så snart som möjligt.
- 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.
- Föreskrifterna om särskild plan för handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer (SFS 1974:1107) ändras så att den enbart avser förändringar som berör vagnslasttrafiken.

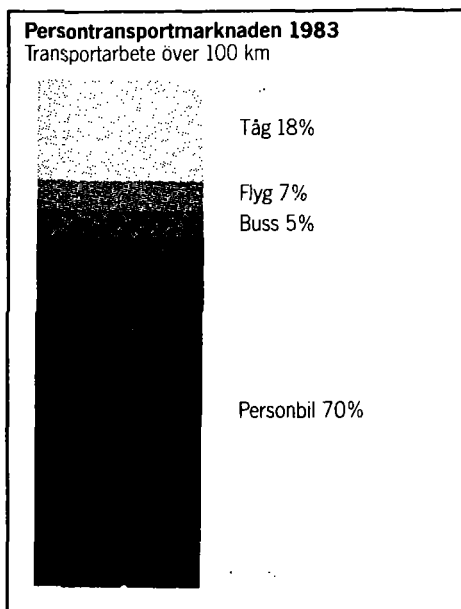
Bakgrund och skälen för mitt förslag

5.1 Inledning

Genom lågprissatsningen år 1979 och de mycket förmånliga rabatter som då infördes, ökade resandet i SJ:s persontrafik med ca 30%. Denna ökning motsvarades till stor del av en minskning av bilismen. Resandeutvecklingen mellan åren 1980 och 1983 mätt i antal resor visar att SJ i stort sett har kunnat hålla sin ställning på marknaden, om man inkluderar det antal resor som tillkommit i entreprenadtrafiken på järnväg exkl. SL. Intäkterna har också ökat snabbare än konsumentprisindex.

Konkurrensen är mycket hård mellan olika transportmedel. Framför allt har SJ svårigheter att konkurrera med personbilismen i fråga om familjeresandet. Vid resor som utförs av två eller fler personer med tillgång till bil är järnvägen inte konkurrenskraftig till stor del beroende på det sätt att räkna kostnader för personbilsresor som de flesta människor använder sig av, nämligen att enbart se till driftkostnaderna. Tåget har mot den här bakgrunden i hög utsträckning blivit de ensamresandes färdmedel.

Resandeutvecklingen i första klass tyder också på att järnvägen under senare år i viss utsträckning har tappat marknad till inrikesflyget som med



utökning av antalet linjer lyckats öka passagerarantalet högst betydligt när det gäller affärsresandet. Även flygets satsning på privatresenärerna, dvs. SJ:s traditionella marknad, har gett visst utslag i ökade marknadsandelar.

Av allt att döma har SJ i huvudsak kompenserat detta genom att framför allt ensamresande bilister övergått till att resa med tåg. I den lokala entreprenadtrafiken har SJ dessutom kraftigt ökat sin trafik. Totalt sett har därmed utvecklingen inneburit ett ökat tågresande.

Det är enligt min mening nödvändigt att SJ vidtar åtgärder som långsiktigt stärker järnvägens konkurrenskraft gentemot andra transportmedel på persontrafikmarknaden. Min bedömning är att SJ har goda förutsättningar att lyckas med detta framför allt när det gäller trafiken på medellånga avstånd på 15–30 mil. SJ har i dag endast 18% av persontransportarbetet över tio mil medan bilen svarar för 70% samt flyget och bussen för 7 resp. 5%. De resandeundersökningar som SJ genomfört tyder emellertid på att en stor del av de som utnyttjar andra transportmedel är beredda att övergå till tåg om SJ bättre än hittills kan tillgodose resenärernas krav.

SJ:s andel av resandet på sträckor där tåget tidsmässigt och av andra skäl borde ha goda förutsättningar att konkurrera tyder på att det finns en stor marknad för ökat tågresande. Det gäller t. ex. på medellånga avstånd mellan större tätorter. Jag bedömer också att lokaltågstrafiken har goda förutsättningar att tillgodose trafikbehoven på ett bra sätt i förhållandevis befolkningsstarka regioner.

Det finns nu långsiktiga avtal om lokaltågstrafik med moderna svenska motorvagnar i samtliga tre storstadsregioner där trafikförsörjning med

järnväg är alldeles speciellt lämplig. Jag bedömer emellertid att det finns goda möjligheter att öka det lokala/regionala tågresandet även i andra regioner. Från samhällsekonomiska utgångspunkter är det angeläget att på detta sätt få till stånd ett ökat utnyttjande av järnvägens resurser i stället för att det byggs upp en parallell busstrafik.

I flertalet län har redan avtal träffats med SJ om att länskort för buss också skall gälla på tåg. Överenskommelser har nåtts om ytterligare tåguppehåll, fler tågförbindelser och om att länskort kan gälla för resor även över länsgränser. Följden har blivit att tåget allt oftare används för lokala och regionala resor.

5.2 Behovsanpassade transportlösningar

Förutsättningen för att SJ skall kunna öka sina marknadsandelar är att man lyckas anpassa tågtrafiken till olika kundkategoriers mycket skiftande behov. Det gäller bl. a. ungdomar, pensionärer, barnfamiljer, handikappade, affärsresenärer, turister m. fl. kategorier som har skilda önskemål i fråga om service och pris. Den traditionella indelningen i en 1:a och en 2:a klass i persontrafiken är mot den här bakgrunden relativt ointressant.

Ett steg i utvecklingen mot mer kundanpassade tågprodukter är de under år 1983 introducerade City-Expresstågen för affärsresenärer på linjerna Stockholm–Göteborg och Stockholm–Karlstad som har en mycket hög servicenivå och ett därtill relaterat pris. SJ kommer också att sätta in s. k. Inter-Citytåg på huvudlinjerna. Dessa tåg skall ge snabba förbindelser med hög och jämn komfort och service under veckans alla dagar och kommer att ha vagnar för både affärs- och privatresenärer.

SJ kan också i vissa tåg erbjuda mycket låga och konkurrenskraftiga priser gentemot bilen. Servicenivån i dessa specialtåg är i gengäld inte lika hög som i de tidigare nämnda tågen. SJ satsar också regionalt på särskilda lågprisarrangemang. Vidare har försöksverksamhet bedrivits med s. k. biltåg för transport av personbilar mellan södra Sverige och t. ex. turistorter i norra delen av landet.

SJ:s satsning på transportlösningar som tillgodoser olika resandekategoriernas speciella behov och önskemål är nödvändig. Ytterligare transportlösningar som bedöms kunna öka företagets konkurrenskraft är under utveckling. SJ anser det härvid vara möjligt att fortsätta den utveckling mot ökad prisdifferentiering som redan inletts och som jag anser vara angelägen.

Det är enligt min mening av största betydelse att SJ nu genomför planerna så snabbt som möjligt. Det är viktigt att SJ fortsätter att utveckla olika typer av försöksverksamhet för att så snabbt som möjligt kunna testa marknadens reaktioner och ytterligare anpassa produkterna med hänsyn till vunna erfarenheter. Det måste härvid accepteras att SJ tar affärsmäs-

signa risker i likhet med konkurrerande företag och att en viss verksamhet under ett inledningsskede kan gå med förlust.

För att SJ:s nya persontrafikprogram skall lyckas krävs 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 att anslutningsresorna med främst buss till och från SJ:s fjärtrafik fungerar effektivt. Det gäller främst samordning av information, tidtabeller och terminaler. Även om intresset för samordning av den regionala trafiken med den interregionala har ökat under senare tid har insatserna på detta område hittills varit relativt blygsamma i många län.

Frågan om att samordna taxesättningen mellan tåg och buss har t. ex. diskuterats i många år och också prövats ingående i olika sammanhang. Jag anser inte att det f. n. finns tillräckligt underlag för några mer genomgripande förändringar på detta område. Detta utesluter emellertid 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 ha ett intresse av ett ökat samarbete. Vissa steg har redan tagits i denna riktning bl. a. när det gäller trafiken till och från Öland och inom Jämtland.

Även på andra områden anser jag 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. Sannolikt är betydelsen av en väl fungerande information om kundernas totalresa avsevärt större än att trafikanterna kan köpa en genomgående biljett.

Publikationen "Tidtabellen" som nästan uteslutande innehåller information om tågtrafiken i landet, kompletteras 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 har hittills 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 angeläget att erfarenheterna från dessa och andra projekt tas tillvara i det fortsatta arbetet. Det bör vidare 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.

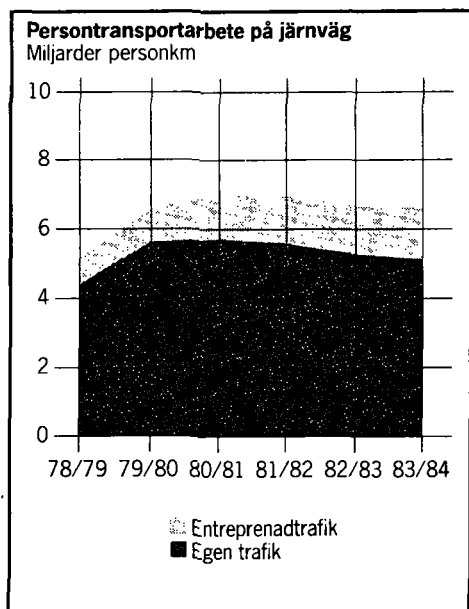
Jag anser också att det är angeläget att det sker en bättre tidtabellsmässig samordning mellan den regionala busstrafiken och SJ:s fjärrtrafik. Det är naturligt att denna samordning i första hand sker i den regionala trafiken. Detta inte minst eftersom tidtabellläggningen i tågtrafiken är tekniskt komplicerad 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.

Det nuvarande oklara ansvarsförhållandet mellan SJ och trafikhuvudmännen när det gäller samordningen av det regionala bussresandet med SJ:s tågtrafik inverkar utan tvekan hämmande på utvecklingen. Det är enligt min mening angeläget att både trafikhuvudmännen och SJ i fortsättningen tar ett ökat ansvar för dessa frågor. 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 att både SJ och trafikhuvudmännen i sin planering ser till att administrativa gränser inte också blir gränser eller trösklar för resenärerna. Endast därigenom anser jag att resenärernas behov tillgodoses på ett bra sätt. För att underlätta det fortsatta samarbetet anser jag att det i varje län bör bildas särskilda samrådsgrupper mellan SJ och trafikhuvudmännen. Dessa grupper bör, under trafikhuvudmännens ledning, svara för att samordningslösningar kommer till stånd i de fall detta är möjligt och ligger i berörda parterns intressen. Svenska Lokaltrafikföreningen (SLTF) har efter vad jag erfarit redan tagit initiativ till bildandet av sådana grupper.

En ökad samordning mellan det regionala resandet och SJ:s interregionala trafik har enligt min 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.

Den interregionala busstrafiken har 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 kan därför vara nödvändigt med en restriktiv hållning när det gäller sådan interregional busstrafik som direkt konkurrerar med tåget.



Av betydelse för att SJ:s anseende skall förbättras är 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 är angelägen.

De större stationerna bör enligt min mening 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, godsinslämning 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 är också väsentligt för tågtrafikens utveckling att det i anslutning till stationerna finns parkeringsplatser i tillräcklig omfattning för SJ:s resenärer.

Jag vill vidare understryka 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.

En viktig kundgrupp som SJ tidigare inte tagit tillräcklig hänsyn till är 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 visar 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 min mening naturligt att den fortsatta utbyggnaden av den här typen av service sker successivt och att under ett inledningsskede resurserna koncentreras till vissa linjestreckningar. Jag 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 vill jag också understryka 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.

En annan kundgrupp som bör kunna få fördelar av SJ:s satsningar på persontrafiken är turisterna. Turisttrafiken på inlandsbanan under sommaren är ett exempel på detta. De tidigare nämnda biltågen är ett annat exempel. Ytterligare insatser för att öka turistresandet med tåg planeras inom SJ. Jag vill i sammanhanget erinra 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 att även tågtrafiken på anslutningslinjerna utformas så att den blir attraktiv för resenärerna. Behov finns bl. a. att modernisera den rullande materielen. Även när det gäller omstigning från buss till tåg finns enligt min mening brister. Gångavstånden bör kunna förkortas genom att mark upplåts för bussterminaler intill järnvägsstationerna. Omstigning bör, i de fall det är möjligt att åstadkomma, ske direkt över en och samma plattform. Andra åtgärder för att underlätta omstigning mellan tåg och buss är ändrade rutiner för bagagepollettering, samordning av tidtabeller och bättre information till trafikanterna.

Genomförandet av de nya idéerna på persontrafiksidan kräver tillgång till en attraktiv och modern vagnpark. Den nuvarande vagnparken har 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 min mening nödvändig om SJ skall lyckas

öka sina marknadsandelar. SJ bör därför noggrant överväga hur ytterligare personvagnar kan prioriteras in i investeringsprogrammet.

SJ håller nu på att utveckla en långsiktig strategi när det gäller sovvagnsresandet vilket jag ser som en angelägen åtgärd. En förutsättning för att detta resande skall bli konkurrenskraftigt är sannolikt att SJ lyckas utveckla servicen till att så långt möjligt likna den som vanliga hotell kan erbjuda. Detta kräver en helt ny generation sovvagnar. 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.

SJ:s ambitioner är också att få till stånd ett bättre utnyttjande av den befintliga vagnparken. En successiv översyn av tågplanen bedöms t. ex. kunna leda till vissa rationaliseringseffekter. Vagnarna skulle bl. a. i ökad utsträckning kunna användas för charterresor under vissa tider. SJ har redan visat att detta är möjligt genom t. ex. en utökad kapacitet i trafiken på Norrland under veckohelgerna.

I sammanhanget vill jag också understryka vikten av nytänkande när det gäller linjeuppläggningsen i persontrafiken för att öka järnvägens attraktivitet men också för att därigenom minska vagnbehovet. Nya direktlinjer i olika relationer via Stockholm skulle enligt min 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 beror till stor del 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 min 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.

Även mellan de stationer där snabbtågen gör uppehåll är befolkningsunderlaget ofta högst betydande. Matartrafiken till snabbtågsstationerna måste därför utföras på ett effektivt sätt. I vissa fall är sannolikt bussanslutningar att föredra från kostnadssynpunkt. Möjligheterna att genom en

effektiv matartrafik med tåg eller motorvagnar sköta transporter till och från snabbtågsstationerna bör emellertid enligt min mening noga prövas. Det är väsentligt att SJ har en framförhållning i dessa frågor, bl. a. när det gäller anskaffning av nya motorvagnar.

Jag är mot den här bakgrunden angelägen om att försöksverksamheten med de tre snabbtågen kommer igång 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 enligt vad jag erfarit att inom de av statsmakterna angivna ramarna avsätta tillräckliga medel härför.

På mycket lång sikt är det naturligtvis fullt tänkbart att lutningstekniken kommer till användning även på andra trafikstarka linjer än snabbtågslinjerna. Möjligheterna till restidsvinster inom den närmaste framtiden ligger emellertid i första hand i att med existerande teknik öka tåghastigheten. Redan inom kort räknar SJ med att kunna öka hastigheten från 130 km/tim. till 160 km/tim. för vissa tåg på delar av sträckan Stockholm–Göteborg.

Det bör också gå att uppnå betydande tidsvinster genom linjeomläggningar på vissa platser i landet. En uppskattning visar att man med en komplettering av järnvägsnätet på mellan 15 och 20 mil skulle kunna skapa ett bannät som bättre än i dag ansluter till de större tätorterna. SJ undersöker redan förutsättningarna för sådana åtgärder inom ramen för sin investeringsplanering.

Den övervägande delen av matartrafiken sker på riksnätsdelen av det ersättningsberättigade bannätet. Enligt det trafikpolitiska beslutet skall persontrafiken på detta nät bibehållas under överskådlig tid. Staten har härvid ansvaret för att den interregionala persontrafiken har en tillräcklig omfattning och standard i övrigt medan berörda trafikhuvudmän har ansvaret för den lokala/regionala trafik som skall finnas kvar. Statens ansvar kommer till uttryck genom att regeringen årligen och bandel för bandel anger ramar för antalet interregionala tåg.

Regeringen beslutade i september 1984 om det tågutbud som skall gälla fr. o. m. tidtabellsskiftet i juni 1985. Beslutet avser de 37 riksnätsbanor som f. n. ingår i det ersättningsberättigade bannätet. Endast på fyra bandelar finns utpräglade lokala/regionala tåg för vilka berörda trafikhuvudmän får ta det ekonomiska ansvaret om denna trafik skall vara kvar på järnväg. F. n. är det klart att så kommer att ske på en av de fyra bandelarna, nämligen Malmö–Ystad.

Statens kostnader för persontrafiken på riksnätsdelen av det ersättningsberättigade bannätet är 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 av stor betydelse att alla möjligheter tas tillvara att ordna en effektiv trafikförsörjning. Det ankommer 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 finner jag det 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.

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. På kort sikt kan det finnas vissa möjligheter till ombyggnad av en del äldre motorvagnar. En lämplig lösning på något längre sikt kan vara en vidareutveckling av pendeltåget X10 som f. n. används i Stockholmsregionen och i Skåne. Detta tåg skulle för att bättre tillgodose de interregionala resebehoven kunna vara sammansatt som trevagnståg med sammanlagt 250–300 platser. Som exempel på andra lösningar kan nämnas system med s. k. manövernagn och konventionella vagnar.

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

5.3 Trafiken på provningsbanorna

Genom det trafikpolitiska beslutet år 1979 fastställdes mot bakgrund av de höga kostnaderna för trafiken, en handläggningsordning för provning 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 provning 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. Omläggning av sådan persontrafik, som trafikhuvudmännen inte vill behålla, beräknas normalt kunna ske senast den 1 juli 1985. Inlandsbanan har i väsentliga delar undantagits från provningen 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 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.

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

Prövningen av den fortsatta persontrafiken skulle enligt det trafikpolitiska beslutet omfatta drygt ett 30-tal 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 vilket jag särskilt vill understryka. Jag kommer nu att redovisa vad denna prövning har gett för resultat.

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

Det är glädjande att regeringens riktlinjer för trafikhuvudmännens köp av tjänster vid SJ 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 tågtrafik. För att trygga den överenskomna trafikens fortbestånd, kommer SJ att

rusta upp banorna för närmare 55 milj. kr. Detta sker i enlighet med de regler som jag tidigare redogjort för och som innebär att statsmakterna tar ansvaret för att en tillfredsställande banstandard skall kunna upprätthållas.

När denna proposition avges pågår för några bandelar fortfarande förhandlingar om fortsatt tågtrafik mellan trafikhuvudmän och SJ samtidigt med diskussioner mellan berörda kommuner och trafikhuvudmän. Jag bedömer att det finns möjligheter till köp av ytterligare tjänster.

Vid transportrådets prövning av den framtida trafikformen har det 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. Jag delar 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

Så snart riksdagens beslut i denna fråga föreligger, kommer jag att föreslå regeringen att de utredningar som transportrådet genomfört i första hand vad gäller tåginsatsen på dessa linjer, överlämnas till SJ som underlag för de förslag till interregionalt tågutbud som skall lämnas till regeringen inför tidtabellsskiftet i maj/juni 1986. Fram till dess kommer SJ att bibehålla i princip oförändrat tågutbud.

Det bör i sammanhanget noteras att flera trafikhuvudmän förklarat sig beredda att köpa lokal/regional tågtrafik på de bandelar som jag nu föreslagit skall föras till riksnätet. Jag räknar därför med att trafikutbudet på flera av bandelarna kommer att bli högre än det som statsmakterna tar ansvaret för. Förhandlingar mellan SJ och berörda trafikhuvudmän pågår för närvarande.

Enligt riksdagsbeslutet år 1983 skall som 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. Jag vill bl. a. se hur ersättningstrafiken med buss kommer att fungera på de bandelar där persontrafiken på järnväg läggs ned. Jag vill dessutom ytterligare någon tid studera

utfallet av den turistsatsning som gjorts på inlandsbanan under sommar-månaderna och som SJ avser fortsätta med.

Prövningen av persontrafiken på bandelen Arvidsjaur—Jörn bör enligt transportrådet senareläggas så att den kan ske samtidigt med bandelen Gällivare—Arvidsjaur—Storuman. Jag delar transportrådets uppfattning.

Min bedömning är att det inte finns skäl att pröva frågan om persontrafikens framtid på de nu nämnda bandelarna förrän efter en period på 4—5 år. Först då torde 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.

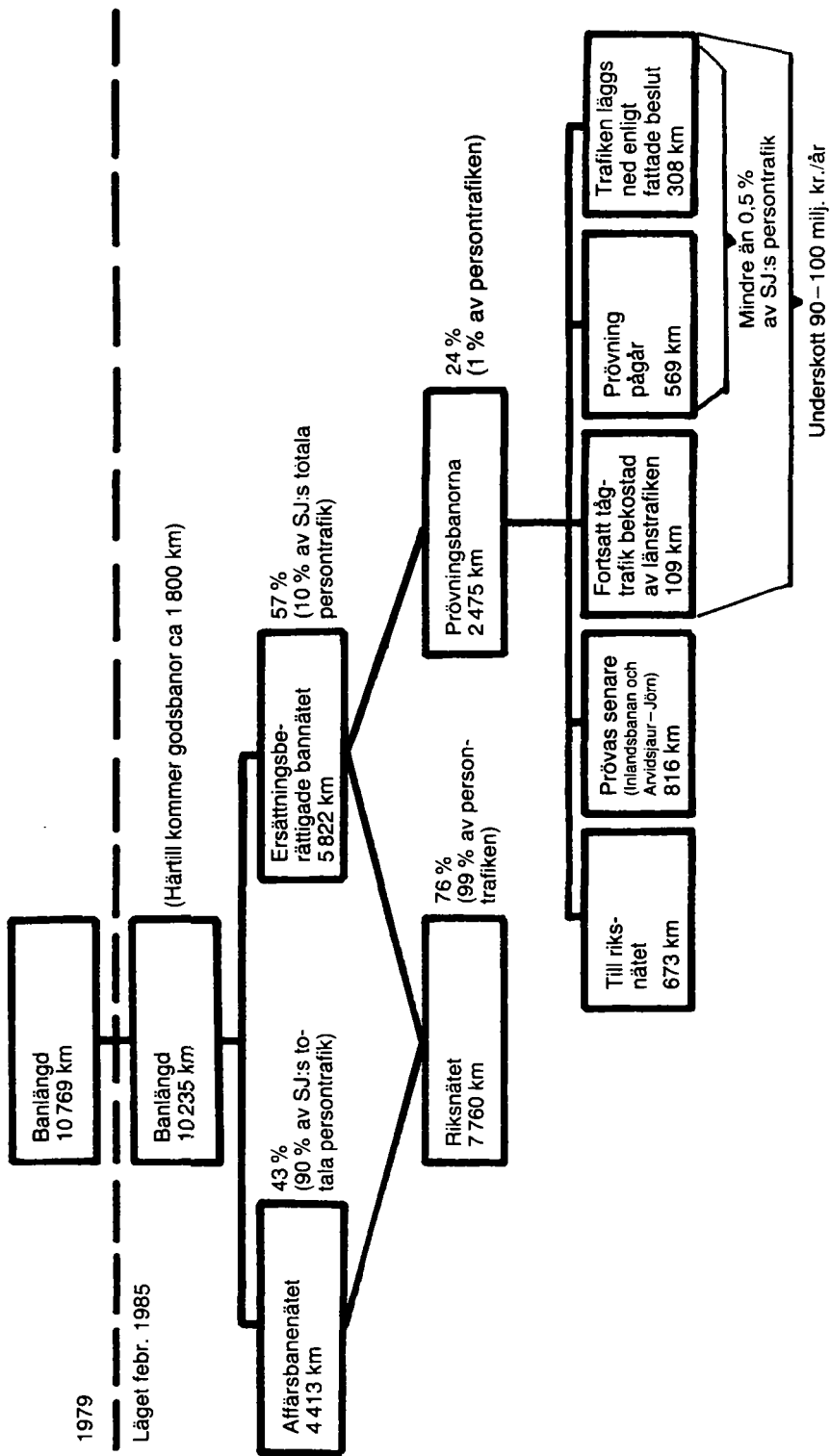
För övriga prövningsbanor har det inte varit aktuellt att uppskjuta prövningen eller att överföra dem till riksnätet. De förhandlingar som förts mellan SJ och trafikhuvudmännen har i de flesta fall ännu inte resulterat i avtal om fortsatt persontrafik på järnväg. Detta beror i första hand på de ekonomiska bedömningar som trafikhuvudmännen gjort men i de flesta fall också på det förhållande 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. När denna proposition avges är sex bandelar på sammanlagt ca 570 km föremål för regeringens prövning. Som jag tidigare berört diskuteras i några av dessa fall fortfarande frågan om köp av fortsatt tågtrafik från trafikhuvudmännens sida.

Jag har i det föregående framhållit att järnvägen har goda utvecklingsmöjligheter i framtiden. Detta kräver dock, vilket också framgått av min redogörelse, offensiva insatser på en rad områden. För att finansiera dessa insatser är det som jag ser det nödvändigt att alla möjligheter till besparingar tas till vara.

Av betydelse i det sammanhanget är 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 kollek-

Persontrafiken på SJ:s bannät



tiv trafikservice som är bättre anpassad till de lokala och regionala resbehoven.

Förutsättningarna för att långsiktigt bevara godstrafiken på bandelar där persontrafiken lagts ned eller kommer att läggas ned varierar högst betydligt från bandel till bandel. Näringslivets behov av effektiva transporter måste enligt min mening vara avgörande för den kvarvarande trafikens framtid. För flera av de berörda bandelarna bedömer jag 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.

Jag vill här erinra 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 avgöras från fall till fall med utgångspunkt från de av SJ initierade undersökningarna.

5.4 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. Under den sista tiden har emellertid förutsättningarna 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 persontrafikservice 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 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 enligt min mening ett samråd äga rum mellan SJ och trafikhuvudmännen. De tidigare nämnda länsvisa samrådsgrupperna är enligt min 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. Jag konstaterar i det sammanhanget att den nya C-samtekniken medfört att begreppet järnvägsstation inte längre finns kvar i fråga om styckegodstrafik.

Jag avser mot den här bakgrunden senare föreslå regeringen att den nämnda förordningen i fortsättningen enbart skall gälla sådana planerade förändringar på stationerna som berör vagnslasttrafiken. Jag vill stryka under att möjligheterna givetvis kvarstår att enligt förvaltningslagen överklaga SJ:s beslut i de nedläggningsärenden som kan bli aktuella.

6 Forskning och utveckling, utbildning

Mitt förslag:

- Det järnvägsorienterade forsknings- och utvecklingsarbetet bör få en större andel av de totala FoU-resurserna inom transportsektorn.
- Statens väg- och trafikinstitut (VTI) ges möjlighet att bedriva FoU-verksamhet även på järnvägsområdet. För 1985/86 anvisas 1 milj. kr. för detta ändamål.

Bakgrund och skälen för mitt förslag

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 som jag tidigare redovisat 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.

En utveckling i den riktning som jag förordat i det föregående ställer krav på ökad forskning och utveckling både från SJ:s och från statsmakternas sida. Det är emellertid också väsentligt att SJ noga följer den interna-

tionella utvecklingen i länder som ligger långt framme i järnvägstekniskt hänseende och att erfarenheterna från dessa länder tas tillvara.

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 emellertid 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. Under 1983/84 satsades ca 40 milj. kr. Den helt övervägande delen avsattes för olika projekt av utvecklingskaraktär inriktade på specifika SJ-problem. Av det totala beloppet gick ca 2,5 milj. kr. till UIC och resterande 37,5 milj. kr. användes dels inom SJ, dels för projekt som bedrivs i samarbete med industrin och högskolorna.

FoU-arbetet måste naturligtvis 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. Transportföretagets strävan att kunna erbjuda behovsanpassade transportlösningar och modern rullande materiel såväl inom person- som godstrafiken bör då styra FoU-insatserna.

Inte minst på dataområdet finns behov av utveckling. Jag bedömer att SJ har mycket goda möjligheter att både förbättra och utveckla nuvarande databaserade system och att införa nya system som kan öka effektiviteten i järnvägssystemet högst påtagligt. Rationaliseringsmöjligheterna med hjälp av datateknik är i ett långsiktigt perspektiv mycket stora vilket bl. a. utvecklingen av nya databaserade vagnuppföljningssystem vid järnvägsföretag i USA visar.

En kraftfull satsning på datatekniken bör mot den här bakgrunden 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. Jag 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.

Forskningsfrågorna har också ett klart näringspolitiskt intresse. En målmedveten satsning på FoU-verksamhet inom transportsektorn, och då inte minst järnvägsområdet, är av stor betydelse för utvecklingen av svenskt näringsliv och för svensk industris konkurrenskraft gentemot utlandet. Ansvaret för den mera långsiktiga kunskapsuppbyggnaden på järnvägsområdet bör därför i första hand ligga på statsmakterna och på de organ som det allmänna har till förfogande för detta ändamål. Jag anser det härvid

angeläget att det järnvägsorienterade forsknings- och utvecklingsarbetet får en större andel av de totala FoU-resurserna inom transportsektorn än vad som nu är fallet.

Av stor betydelse är 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 anser jag det vidare angeläget att statens väg- och trafikinstitut (VTI) bedriver FoU-verksamhet även på detta område. En sådan utveckling är enligt min mening en logisk följd av att staten tar ett ökat ansvar för järnvägens infrastruktur.

En ändrad inriktning av verksamheten vid VTI innebär 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 såsom signaler och skyltar vid plankorsningar samt krockegenskaper för lok och vagnar. Även frågor om ergonomi, miljö, förarutbildning och förarurval med hjälp av simulatorer, fordonsdynamik samt utformning av informationssystem är till stora delar gemensamma för väg- och järnvägstrafik. VTI har dessutom goda möjligheter att med sin erfarenhet på vägområdet bedriva forskning och utveckling beträffande t.ex. bärighetsfrågor vid ombyggnad av järnvägar och när det gäller underhållsfrågor i samband med tjalproblem för järnvägarna liksom i fråga om metoder för packning av ballast och spårstabilitet.

Att bygga upp en gemensam FoU-resurs för såväl vägar som järnvägar kräver en viss utökning av såväl personal som utrustning vid VTI. För budgetåret 1985/86 beräknar jag medelsbehovet till 1 milj. kr. Jag avser senare föreslå regeringen att med utgångspunkt i de program som TFB tar fram, ge 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.

Svensk järnvägsteknologi och erfarenheterna från utveckling av nya transportlösningar och ny rullande materiel förs i dag vidare till andra länder på olika sätt. Bl. a. sker detta genom att SJ deltar i olika internationella samarbetsorgan. Genom tillkomsten år 1981 av Swedrail som genom konsulttjänster erbjuder andra länder hjälp vid införandet av ny järnvägsteknik finns också en organisation för att föra ut kunskap på dessa områden.

De tre första årens erfarenheter av Swederails verksamhet visar att det i utlandet finns ett stort intresse av att ta del av svenskt järnvägs-kunnande. Detta kunnande omfattar såväl järnvägsteknik som ekonomi, finansiering, marknadsföring, administration och utbildning. Inför framtiden anser jag det därför, inte minst med tanke på den svenska järnvägsindustrins export-möjligheter, angeläget med ökad informationsspridning utomlands om utvecklingen på järnvägsområdet i Sverige. Swederails verksamhet bör kunna få växande betydelse i detta sammanhang.

En möjlighet att sprida kunnande och erfarenhet till andra länder som enligt min mening bör undersökas är att i Sverige inrätta en internationell järnvägsutbildning. I ett stort antal länder i tredje världen finns järnvägar som är i stort behov av både teknisk upprustning och tillgång till välutbildad personal. Dessutom finns i många länder långtgående planer på att bygga nya järnvägar. I båda fallen behövs utbildning. Ofta saknas emellertid både kompetens och tekniska resurser för att i egen regi kunna driva en utbildning som svarar mot behovet.

SJ kommer enligt vad jag har erfarit mot den här bakgrunden att närmare undersöka förutsättningarna för att i Sverige inrätta en internationell järnvägsutbildning av den typ jag nu har redogjort för.

7 SJ:s organisation

Mitt förslag:

- Resultatansvaret inom SJ byggs ut på samtliga nivåer.
- SJ får i fortsättningen helt besluta om sin egen organisation. Det betyder att ändringar av SJ:s indelning i regioner avgörs av SJ och inte som tidigare av riksdagen.

Bakgrund och skälen för mitt förslag

Genomförandet av de förslag och intentioner som jag redovisat i föregående avsnitt ställer krav på en effektiv SJ-organisation och på väl fungerande samarbetsformer mellan SJ och andra trafikföretag.

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.

Stycke godsverksamheten är organiserad i en särskild division inom godstransportavdelningen. Inom divisionen finns elva stycke godsdistrikt. Arbetet bedrivs som tidigare framgått 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.

Jag vill understryka att SJ även fortsättningsvis bör ha mycket stora befogenheter att organisera sin egen verksamhet för att uppnå ökad effektivitet i järnvägstrafiken. Detta hindrar emellertid inte att vissa synpunkter kan framföras på den nuvarande organisationen.

Resultatet av den verksamhets- och organisationsöversyn som genomfördes för några år sedan blev en organisation som medfört klara fördelar på vissa punkter. Syftet med den nya organisationen var i första hand att den skulle leda till ökad marknadsanpassning av verksamheten med ett avgränsat resultatansvar för olika organisationsenheter. Inrättandet av de nya person- och godstrafikavdelningarna var ett steg i denna riktning.

Det är ingen tvekan om att den nya organisationen har medfört ett ökat medvetande inom SJ om kostnaderna för trafiken inte bara när det gäller järnvägsdriften utan också när det gäller kapitalkostnaderna för rullande materiel och fasta anläggningar. Ambitionen att höja kvaliteten på de tjänster som SJ erbjuder präglar nu verksamheten på ett helt annat sätt än tidigare. Följden har som jag tidigare redovisat blivit en rad åtgärder som syftar till att anpassa både persontrafiken och godstrafiken till marknadens krav.

Jag anser det emellertid nödvändigt 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 min mening också få ett så fullständigt resultatansvar som möjligt. Detta gäller inte minst SJ:s huvudsakliga verksamhetsgrenar persontrafik och godstrafik.

Med den integration som järnvägsverksamheten har ute i landet blev det i den nya organisationen naturligt att skapa marknadsregioner som svarar för både person- och godstransporter. De centrala produktavdelningarna för person- och godstrafik fick ett samlat och övergripande ansvar för resp. huvudprodukt vilket bl. a. innebär att de svarar för marknadsföringen.

Verksledningen fastställer inför varje budgetår för person- och godstrafiken ett krav på täckningsbidrag till de för all trafik gemensamma kostnaderna. Hittills har dessa kostnader varit av mycket stor omfattning, vilket försvårat utbyggnaden av resultatansvaret. Under 1983/84 var de gemensamma kostnaderna av storleksordningen 2,8 miljarder kr. eller ca en tredjedel av SJ:s totala kostnader. Någon fullständig uppdelning av de gemensamma kostnaderna torde inte vara meningsfull att genomföra. Med den modell som SJ håller på att arbeta fram för resultatansvaret kommer emellertid endast ca 10 % att redovisas som gemensamma kostnader.

De resultatmål som SJ ställer upp för person- resp. godstrafikavdelningarna innebär att dessa avdelningar i sin tur måste ställa upp mål för andra organisationsenheter. Gentemot marknadsregionerna ställs täckningsbidragsmål och kvalitetsmål upp för olika typer av transporter. Gentemot maskin- och banavdelningarna ställs mål upp för tillgänglighet, tillförlitlighet och prestanda beträffande lok, vagnar, infrastruktur och eldriftanläggningar. Personalavdelningen samt finans- och inköpsavdelningen styrs med mål för utbildning, personaladministrativ verksamhet, transportredovisning, datasystem och förrådshållning.

Tillämpningen av de nu nämnda principerna kommer enligt min bedömning att leda till bättre möjligheter att styra verksamheten mot ökad lönsamhet. Jag anser emellertid att det är möjligt och nödvändigt att ytterligare utveckla resultatansvaret.

SJ kommer 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 min mening bör undersökas närmare är att person- och godstrafikavdelningarna ombildas till resultatansvariga divisioner på liknande sätt som SJ Resebyrå, bussverksamheten och Malmbanan. Enligt vad jag erfarit kommer SJ nu att undersöka förutsättningarna för en 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. Jag fäster stor vikt vid denna utredning som kan få stor betydelse för den fortsatta anpassningen av SJ:s organisation.

Jag vill i det här sammanhanget beröra verkstadsorganisationen som byggdes upp i början av 1900-talet och därför är anpassad till den tidens förutsättningar vad gäller trafik och rullande materiel. Härtill kommer att verkstadsorganisationen totalt sett har överkapacitet. Kostnaden för verksamheten är drygt 1 miljard kr., eller ca 15 % av SJ:s totala kostnader. En viktig målsättning är därför enligt min 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.

Genomförandet av de förslag som jag behandlat i det föregående ställer mycket stora krav på ledningsfunktionen inom SJ. Det är också av betydelse

se att statsmakterna aktivt deltar i genomförandet och uppföljningen av de riktlinjer som läggs fram för SJ:s verksamhet. Detta bör bl. a. ske genom att styrelsens ställning stärks. Ett steg i denna riktning har redan tagits genom att regeringen utsett en från verket fristående styrelseordförande. SJ-styrelsen bör också, vilket jag senare återkommer till, få ett ökat ansvar som koncernstyrelse.

Styrelsens ansvar bör också stärkas i frågor som rör SJ:s egen organisation. SJ bör som jag tidigare nämnde ha stora befogenheter att organisera sin egen verksamhet. En konsekvens av detta bör vara en större befogenhet även när det gäller förändringar som innebär ökning eller minskning av antalet regioner. Förslag om sådana förändringar måste med dagens regler underställas riksdagen. Det är enligt min mening naturligt att SJ:s styrelse får ansvaret för att besluta hur SJ skall vara organiserat, även vad gäller den regionala organisationen.

I sammanhanget vill jag slutligen framhålla att det är angeläget att SJ anpassar sin organisation till det förhållandet att bannätet reducerats. Även om trafiken på bandelar där trafiken lagts ned varit obetydlig, så har planering och administration av trafiken medfört en betydande arbetsbelastning. Inom ramen för en successiv översyn av organisationen bör det vara möjligt att nyttiggöra sig rationaliseringsvinsterna fullt ut.

Jag övergår nu till att diskutera olika frågor rörande SJ-koncernen och möjligheterna att åstadkomma en bättre samordning dels mellan SJ och dotterbolagen, dels mellan de olika dotterbolagen.

8 Koncernfrågor

Mitt förslag:

- Statsmakterna lägger fast en långsiktig strategi för det fortsatta samarbetet inom SJ-koncernen mellan SJ och dotterbolagen samt mellan de olika dotterbolagen. Utgångspunkten är att utveckla en rationell och sammanhållen transportorganisation där de olika transportmedlens fördelar kan utnyttjas i samordnade transportlösningar.
- 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.

Bakgrund och skälen för mitt förslag

8.1 Verksamheten i SJ:s dotterbolag

SJ förvaltar statens aktier i de företag som något oegentligt kallas SJ:s dotterföretag. För enkelhetens skull används i det följande begreppet

koncern resp. dotterbolag även om SJ-koncernen inte är en koncern och bolagen inte är dotterbolag i aktiebolagslagens mening. Koncernbokslut upprättas exempelvis inte. Generaldirektören i SJ är ordförande i samtliga större dotterbolag. SJ utser också styrelsemedlemmar i proportion till aktieinnehavet.

SJ har genom årens lopp 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 verksamheter av mycket skiftande slag. I koncernen ingår både bolag med verksamhetsgrenar som klart kompletterar SJ:s egen verksamhet och bolag som i vissa avseenden bedriver konkurrerande verksamheter.

I koncernen ingår flera mycket stora bolag av vilka en del utgör moderbolag i egna koncerner. Det totala antalet företag som ingår i bolagsgruppen är förhållandevis stort. Jag vill emellertid erinra om att detta i hög grad beror på att SJ övertog flera företag i samband med förstatligandet av de privata järnvägarna vilket framgår av min fortsatta redogörelse.

ASG AB bedriver inrikes- och utrikes spedition och transportförmedling på godstransportområdet samt lagringsverksamhet. SJ:s andel av aktiekapitalet är 50,15 %. GDG Biltrafik AB som är helägt av SJ äger 24,85 % och AB Transportförvaltning som ägs av åkerier som är entreprenörer åt ASG äger resterande 25 % av företaget.

ASG är ett av de större transportföretagen i Sverige med 4 400 anställda och en nettoomsättning på 3,7 miljarder kr. efter avdrag för tull och införselmoms. Företaget äger ett stort antal både svenska och utländska bolag med anknytning till transportbranschen.

ASG bildades av Stockholms Rederi AB Svea år 1935. Inför den tilltagande konkurrensen från såväl järnvägar som lastbilar hade Rederi-Svea ett par år tidigare börjat öppna egna billinjer. Genom bildandet av ASG fick man en utvecklingsbar organisation för uppsamling och distribution av gods. När räjongbestämmelserna för lastbilar utfärdades år 1941 började ASG med samlastningstrafik på järnväg. Senare samma år övertog Trafikförvaltningen Göteborg-Dalarna-Gävle hälften av Rederi-Sveas aktier i ASG, varav 3/5 såldes vidare till SJ och 2/5 delades upp på olika enskilda järnvägar. I och med att dessa järnvägar förstatligades under 1940-talet kom SJ att i början på 1950-talet inneha hälften av aktierna i ASG. Genom järnvägarnas ägarintressen kunde ASG:s samlastningstrafik på järnväg bibehållas och utvecklas även sedan räjongbestämmelserna upphävts år 1947.

När SJ och GDG Biltrafik AB år 1959 övertog Rederi-Sveas aktieandel, blev ASG ett helägt dotterbolag inom SJ-koncernen. Sedermera har som nämnts 25 % av aktiestocken köpts av AB Transportförvaltning.

GDG Biltrafik AB bedriver såväl inrikes som utrikes busstrafik, åkerirörelse samt bilservice- och i samband därmed enklare restaurangrörelse.

GDG har också en egen fabrik för tillverkning av busskarosser. Den inrikes busstrafiken bedrivs inom främst Göteborgs och Bohus län samt Älvsborgs, Skaraborgs, Värmlands, Kopparbergs och Gävleborgs län. Huvuddelen av denna trafik bedriver GDG som entreprenör åt länstrafikhuvudmännen. SJ har 100 % av aktiekapitalet. Antalet anställda är drygt 1 700 och omsättningen uppgår till ca 750 milj. kr.

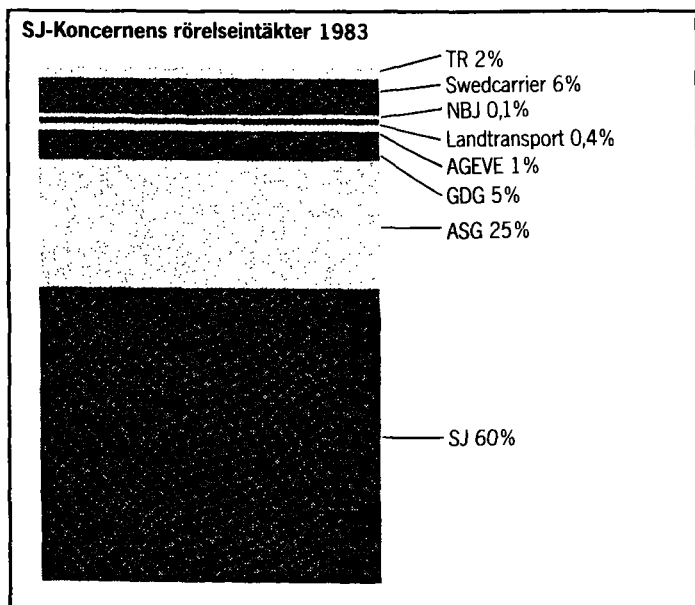
Verksamheten startades redan år 1933 under namnet BJ Omnibus AB. Inom Trafikförvaltningen Göteborg–Dalarne–Gävle hade också Gävle–Dala järnvägar och Södra Dalarne järnvägar egna bussbolag. De tre bolagen slogs samman år 1941 och gavs det nuvarande företagsnamnet. Bolaget kom i SJ:s ägo år 1947 genom statens övertagande av Trafikförvaltningen GDG. Utöver busstrafik bedrev bolaget då också lastbilstrafik som komplement till järnvägen. Även kioskförsäljning och annan affärsverksamhet hade påbörjats.

AB Gävle Vagnverkstad (AGEVE) tillverkar godsvagnar, i första hand för SJ:s räkning samt ranger- och gruvlok. SJ har 100 % av aktiekapitalet. Omsättningen uppgår till ca 200 milj. kr. och antalet anställda är drygt 300.

AGEVE blev ett SJ-företag år 1933, då Uppsala–Gävle järnväg, Gävle–Ockelbo järnväg och Ostkustbanan förstatligades. Dessa tre järnvägar hade tidigare gått samman i Trafikförbundet Uppsala–Norrland för gemensam drift. För underhåll av den rullande materielen hade man bildat AB Trafikförbundets Verkstäder med en verkstadsanläggning i Gävle. SJ hade redan en underhållsverkstad i Gävle, vars kapacitet var tillräcklig även för underhåll av de nämnda banornas vagnar. SJ valde därför att i Gävle också satsa på nytillverkning av vagnar. Skälet till att ha denna produktion i eget bolag var att få kontroll på pris- och kvalitetsutvecklingen när det gällde godsvagnar.

AB Landtransport bedriver åkerirörelse. SJ kontrollerar 100 % av aktiekapitalet varav 45,3 % genom GDG. AB Landtransport administreras av ASG. Genom dotterbolag drivs åkerirörelser i Stockholm, Göteborg, Malmö och Växjö. Dessa företag är i första hand sysselsatta inom ASG:s trafiksystem. Sammanlagt är deras omsättning 65 milj. kr. och antalet anställda 250.

AB Swedcarrier bedriver genom dotterbolag åkeri- och rederirörelse. SJ:s andel av aktiekapitalet är 100 %. Omsättningen var år 1982 ca 385 milj. kr. och antalet anställda 1 200. Koncernen genomgick den 1 januari 1983 en genomgripande omorganisation varvid moderbolaget AB Svelast (tidigare Svenska Lastbil AB), som bildades år 1937 av dåvarande Stockholm–Västerås–Bergslagens järnvägar och som kom i SJ:s ägo år 1944 i samband med att staten köpte järnvägsbolaget, bytte namn till AB Swedcarrier. Lastbilsrörelsen bröts ut ur moderbolaget och ombildades till dotterbolag under namnet AB Svelast. Scandinavian Ferry Lines AB (SFL), som driver färjetrafik på Danmark och Västtyskland, blev ett helägt dotterbolag genom att AB Swedcarrier år 1983 övertog Johnson Line AB:s



aktieinnehav. Swedcarriers omsättning uppgår därmed till närmare 1 000 milj. kr. och antalet anställda till 2 600.

AB Trafikrestauranger (TR) bedriver restaurangrörelse på tåg, färjor och järnvägsstationer. SJ har 100% av aktiekapitalet. Bolaget omsätter 265 milj. kr. och har drygt 1 000 anställda.

TR bildades genom riksdagsbeslut år 1937 och började sin verksamhet två år senare. Fram till dess hade restaurangrörelsen i SJ:s restaurangvagnar och på SJ:s färjor samt på vissa stationer bedrivits av Turisttrafikförbundets restaurantaktiebolag. TR har ända sedan starten varit ett helägt bolag till SJ. Avsikten med bolagets bildande var att SJ skulle få ett fullständigt inflytande på restaurangverksamheten.

TGOJ AB bedriver gods- och persontrafik på sträckan Ludvika–Eskilstuna–Oxelösund. SJ:s andel av aktiekapitalet är 50%. SJ övertar den andra hälften av aktierna den 1 januari 1989 enligt avtal med Svenskt Stål AB. TGOJ:s järnvägsrörelse fungerar redan som en integrerad del i det svenska järnvägsnätet genom ett nära samarbete med SJ. Omsättningen uppgår till 185 milj. kr. och antalet anställda är 640.

Den sammanlagda omsättningen i dotterbolagen uppgick år 1983 till 5,9 miljarder kr. Inkl. affärsverket för budgetåret 1983/84, uppgick den sammanlagda omsättningen för hela SJ-koncernen därmed till 14,8 miljarder kr., vilket gör koncernen till en av landets största.

De flesta av dotterbolagen har historiskt sett haft en gynnsam resultatutveckling och den finansiella styrkan för merparten av företagen är god. Ett

par av företagen har emellertid svag lönsamhet och/eller strukturella problem vilket gör den långsiktiga utvecklingen osäker.

Det ena av dem är ASG, som på grund av överkapaciteten på transportområdet och därav följande konkurrens, konfronterats med marknadens allmänna svårigheter att hävda prisnivån. Samtidigt har investeringar i en ny stor terminalanläggning medfört kraftigt ökade räntekostnader. Ett saneringsprogram har emellertid genomförts varigenom vissa förlustbringande verksamheter avskiljts från koncernen. De positiva effekterna härav har medfört ett väsentligt förbättrat resultat under år 1984. Genom en nyemission i början av år 1985 fördubblades dessutom aktiekapitalet i ASG varigenom soliditeten förbättrades. Soliditeten ligger dock fortfarande på en alltför låg nivå.

Det andra är AGEVE som står inför växande problem. Främst beror detta på att SJ:s godsvagnsbeställningar minskar med mer än hälften och på en stark konkurrens från utländska tillverkare. Företaget är med internationella mått litet vilket bl. a. påverkar möjligheterna att följa med i den tekniska utvecklingen av nya godsvagnstyper. En annan följd av detta är svårigheter att få till stånd en tillräckligt stor export. AGEVE har också svårigheter att få ombyggnads- och reparationsarbeten vilket beror på att SJ har en betydande överkapacitet i den egna verkstadsorganisationen och på konkurrens med andra mindre verkstäder.

8.2 Förslag till koncernstrategi och bildande av ett förvaltningsbolag

Av min redogörelse tidigare framgår att behovet av en totalsyn på transporterarna ökar. För att järnvägen skall ha möjlighet att öka sina marknadsandelar är det nödvändigt att järnvägen tillsammans med buss, lastbil och färjor i samordnade transportlösningar kan erbjuda ett konkurrenskraftigt transportalternativ. Detta förutsätter ett nära samarbete mellan SJ och andra transportföretag både inom och utom den egna koncernen.

Inom dagens SJ-koncern finns flera exempel som visar på klara fördelar med ett sådant samarbete. Det gäller bl. a. samarbetet mellan SJ och Svelast på styckegodssidan, SJ och GDG på buss- och styckegodsområdet samt SJ och TR på persontrafikmarknaden. Det finns enligt min mening ytterligare samordningsmöjligheter av betydande omfattning både inom ramen för koncernen och med företag utanför denna. Det gäller för såväl person- som godstransportsidan. Av vad jag tidigare anfört framgår t. ex. att kombitrafikens utveckling är beroende av att ett mycket nära samarbete mellan SJ och åkeribranschen kommer till stånd. På persontrafikens område bör ett utbyggt samarbete med länstrafikhuvudmännen kunna ge ömsesidiga fördelar.

Mot den här bakgrunden anser jag det naturligt att det även fortsättningsvis finns en SJ-koncern med dotterbolag som kan bidra till att stärka

järnvägens konkurrenskraft. Målen för SJ-koncernen måste emellertid formuleras något annorlunda än för koncerner i näringslivet.

Ett ökat samarbete inom SJ-koncernen, såväl mellan SJ och SJ:s dotterbolag som mellan de olika dotterbolagen, behövs för att utveckla en rationell och sammanhållen transportorganisation där de olika transportmedlens fördelar kan utnyttjas i samordnade transportlösningar. Detta utgör grunden för den strategi som bör vara vägledande för koncernens fortsatta verksamhet. Som redan inledningsvis understrukits är jag övertygad om att det går att finna former för ett samarbete mellan SJ och andra transportföretag som både stärker järnvägens konkurrenskraft och bidrar till att andra transportmedel utvecklas i positiv riktning. Konkurrensen skall som nämnts i första hand gälla 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. Jag anser 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 heller inte utan att särskilda skäl föreligger, bedriva likartad verksamhet även om de inte direkt konkurrerar med varandra. En utgångspunkt bör i stället vara att, liksom fallet ofta är inom koncerner i näringslivet, samla kompetens och resultatansvar för ett speciellt verksamhetsområde till ett enda bolag där så är lämpligt.

Ibland uppkommer frågan om den största effektiviteten uppnås om en verksamhet bibehålls inom affärsverkets ram eller om den uppnås genom att verksamheten skiljs ut från SJ och bedrivs i t. ex. bolagsform. Förutsättningarna i form av för- och nackdelar måste enligt min mening studeras mycket noga i varje enskilt fall. 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 ur verkets samlade synpunkt. Jag anser att klara fördelar med bolagsbildning jämfört med t. ex. divisionalisering måste kunna påvisas om bolagsformen skall väljas.

En annan utgångspunkt för en långsiktig koncernstrategi anser jag bör vara att företag med verksamhet av enbart industriell tillverkningskaraktär normalt inte bör ligga inom koncernen om inte särskilda skäl föreligger. Erforderlig upphandling bör i stället ske från utomstående företag vilket

ger både SJ och berörda dotterbolag förutsättningar att långsiktigt välja de produkter som passar den egna verksamheten bäst. Det kan dock finnas motiv att ha tillverkningsföretag inom koncernen om man med detta t. ex. kan förhindra uppkomsten av leverantörsmonopol eller om andra särskilda skäl föreligger.

Med en utveckling i den riktning jag nu förordat ökar förutsättningarna för ett effektivt samarbete såväl mellan SJ:s olika dotterbolag som mellan SJ och dotterbolagen. Härigenom ökar också järnvägens möjligheter att stärka sin konkurrenskraft.

Jag övergår nu till att närmare diskutera de organisatoriska formerna för genomförandet av den koncernstrategi som jag förordat.

Förutsättningen för att få till stånd ett ökat samhällsinflytande över bolagsgruppen inom SJ-koncernen är att SJ:s styrelse får ett samlat ansvar för koncernfrågorna och således kan fungera som koncernstyrelse på ett betydligt mer markerat sätt än i dag. Chefen för SJ skall vara koncernchef. Genom att SJ:s styrelse får ansvaret för koncernfrågorna bygger man in en garanti dels för att strategiska bolagsbeslut tas upp på den nivå i koncernen där det finns ett reellt samhällsinflytande, dels för att koncernstrategin kan slå igenom i hela koncernen.

Det ankommer alltså på SJ-styrelsen att vidareutveckla koncernstrategin inom ramen för de riktlinjer som statsmakterna lagt fast. Koncernstyrelsen skall med utgångspunkt från dessa riktlinjer bl. a. fastställa de övergripande mål som skall gälla för verksamheten inom koncernen, fastställa strategi, affärsidé och långsiktiga planer för koncernens utveckling samt fastställa beslutsregler, regler för rapportering, finansiell planering och samordning m. m.

När det gäller själva genomförandet av koncernstrategin kan man anlägga dels ett långsiktigt dels ett kortsiktigt perspektiv. I ett längre perspektiv tror jag det finns möjligheter att samla verksamheten inom både affärsverket och dotterbolagen till naturliga grupper med anknytning till SJ:s huvudsakliga affärsområden persontrafik och godstrafik. En sådan ordning som innebär mycket genomgripande förändringar av nuvarande organisation och förutsättningar i övrigt både för SJ och dotterbolagen, skulle enligt min mening skapa den bästa garantin för en effektiv samordning av verksamheten inom SJ-koncernen under ledning av SJ-styrelsen som koncernstyrelse.

Min bedömning är emellertid att man måste gå stegvis fram. I det mer kortsiktiga perspektivet är det som jag ser det nödvändigt att hitta ett instrument för styrelsen att genomföra koncernstrategin. Jag har härvid övervägt två olika möjligheter. Den ena är 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 ett sådant förvaltningsbolag även spelar en aktiv roll när det gäller samordningen mellan dotterbolagen och SJ.

Den andra möjligheten är att SJ svarar för dessa frågor och således även fortsättningsvis förvaltar dotterbolagens aktier.

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 min mening 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. Jag vill i sammanhanget understryka att de affärsmässiga relationerna mellan SJ och dotterbolagen inte skall gå via förvaltningsbolaget.

Med ett förvaltningsbolag skapas vidare bättre möjligheter att samordna den finansiella förvaltningen vad gäller kapitalanskaffning, finansiella styrmål, fördelning av de finansiella resurserna mellan olika dotterbolag m. m.

Jag anser 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, vilket jag ser som en stor fördel.

Alternativet till att ett förvaltningsbolag bildas är att ansvaret för samordningsfrågorna läggs inom verket. En avgörande invändning mot detta är som jag ser det att genomförandet av den nya koncernstrategin ställer krav på högst betydande arbetsinsatser. En koncentration av det samlade ansvaret för dotterföretagsfrågorna till SJ skulle innebära en kraftig merbelastning på SJ-ledningen jämfört med alternativet med ett förvaltningsbolag.

Detta vore enligt min mening en för SJ-koncernen som helhet mindre lämplig lösning. SJ står i dag inför stora ekonomiska och strukturella problem. Mycket kraftfulla åtgärder behöver, som framgått av min redogörelse tidigare, vidtas under de närmaste åren för att förbättra servicen, standarden, effektiviteten och därmed ekonomin i järnvägstrafiken. Därför är varje avlastning av SJ:s verkställande ledning både önskvärd och nödvändig.

Följden av ett alternativ där SJ självt ansvarar för samordningsfrågorna

inom koncernen skulle också bli att man inom verket måste bygga upp en särskild avdelning med i princip samma kompetens och befogenheter som hos ett förvaltningsbolag. Denna avdelning skulle i hög grad bli beroende av de regelsystem som gäller för affärsverket SJ. Jag bedömer att en sådan lösning leder till mindre rörelsefrihet och flexibilitet och därmed minskad effektivitet i hanteringen av olika samordningsfrågor inom koncernen jämfört med om frågorna handhas av ett förvaltningsbolag.

Övervägande skäl talar alltså för alternativet med ett förvaltningsbolag. Jag föreslår därför att det får ankomma på regeringen att besluta om bildandet av ett förvaltningsbolag för att handha det operativa samordningsansvaret inom koncernen. Ett sådant bolag bör enligt min uppfattning kunna börja sin verksamhet vid årsskiftet 1985/86.

Jag vill understryka att gränsdragningen mellan SJ-styrelsens roll som koncernstyrelse och den roll som förvaltningsbolaget skall spela som instrument för koncernstyrelsen klart måste markeras på olika sätt. Ansvarsfördelningen i dessa frågor måste ha sin grund i såväl SJ:s instruktion som i bolagsordningen för förvaltningsbolaget. På detta sätt kan SJ-styrelsens ansvarsområde preciseras och förvaltningsbolagets uppgifter avgränsas på lämpligt sätt i förhållande till den självständiga ställning som SJ:s dotterbolag har enligt aktiebolagslagen. Jag ser det som naturligt att bolagsordningen för förvaltningsbolaget skall godkännas av regeringen för att regeringen skall ha möjlighet att i mån av behov påverka arbetsfördelningen mellan SJ och förvaltningsbolaget.

Det bör ankomma på regeringen att bestämma hur styrelsen i förvaltningsbolaget skall utses. Jag räknar emellertid med att en del av de personer som ingår i koncernstyrelsen också kommer att ingå i förvaltningsbolagets styrelse. Härutöver bör förvaltningsbolagets styrelse tillföras annan expertis för att kunna lösa de uppgifter som åläggs bolaget. 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. Dotterbolagens styrelser bör utses av förvaltningsbolagets styrelse.

Vägladande för verkställande direktörens uppgifter i förvaltningsbolaget är naturligtvis aktiebolagslagens regelsystem. Enligt praxis liksom enligt lagen handhar verkställande direktören självständigt den operativa driften av företaget under styrelsens kontroll, medan styrelsen beslutar i alla frågor som innebär förändringar i verksamheten.

Förvaltningsbolaget skall i enlighet med aktiebolagslagens 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. För att den koncernstrategi som jag förordat skall kunna genomföras är det viktigt att sådana förändringar av verksamhetens inriktning som är av större betydelse för koncernen prövas av koncernstyrelsen.

Regeringen bör bemyndigas 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 torde uppgå till i storleksordningen 100 milj. kr. vilket jag räknar med skall kunna tillgodoses genom ianspråktagande av befintliga medel inom bolagsgruppen.

Det får ankomma på regeringen att i samband med budgetpropositionen årligen till riksdagen redovisa vilka åtgärder som vidtagits när det gäller aktieteckning, borgensåtaganden och aktieägartillskott samt att lämna en redogörelse för verksamheten i övrigt vid förvaltningsbolaget och inom bolagsgruppen. Härigenom ges riksdagen möjlighet att i samband med prövningen av anslagen till SJ också bedöma hur den av riksdagen godkända koncernstrategin efterlevs och behovet av ytterligare åtgärder. Målet bör vara att statsmakterna så snart som möjligt i termer av t.ex. soliditet och räntabilitet skall kunna formulera de krav man ställer på SJ-koncernen. Förutsättningarna för detta ökar när förvaltningsbolaget har påbörjat sin verksamhet.

Det är omöjligt att förutse om några förändringar i bolagsbilden inom koncernen kan bli aktuella innan förvaltningsbolaget kan påbörja sin verksamhet. Om förändringar i form av förvärv eller avyttring av aktier aktualiseras av SJ före denna tidpunkt bör det ankomma på regeringen att besluta i varje enskilt fall, oavsett aktiernas värde, med utgångspunkt i den koncernstrategi som jag tidigare förordat. Det bör vidare ankomma på regeringen att i samband med att beslut fattas om bildande av förvaltningsbolaget närmare ange de bolag – dotterbolag och intressebolag – vars aktier skall förvaltas av förvaltningsbolaget. Jag vill emellertid redan nu understryka att förvaltningsbolagets ansvar gäller företag på samtliga nivåer i bolagsgruppen.

Aktier i intressebolag med verksamhet som har direkt järnvägsanknytning bör förvaltas direkt av SJ. Dotterbolaget SJ Invest bör kvarstå som dotterbolag direkt under SJ p. g. a. 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 anser jag att nuvarande regler även fortsättningsvis bör gälla. För närvarande får SJ (prop. 1982/83:100, bil. 8) 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. Jag 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 få beslutas av SJ utan regeringens godkännande.

Verksledningskommittén har bl. a. till uppgift att pröva revisionsgranskningen av affärsverken och kommer att framlägga förslag under våren 1985. Vidare har på förslag av riksdagen (FiU 1983/84:10, rskr 3) en utredning tillsatts (C 1984:02) för att utreda formerna för riksdagens revisorers och riksrevisionsverkets insyn i de statliga aktiebolagen. Detta utredningsarbete skall slutföras senast den 1 september 1985. Överväganden med anledning av utredningarnas förslag kommer således att redovisas i annat sammanhang.

9 Anslagsfrågor för budgetåret 1985/86 m. m.

Mitt förslag:

- SJ övergår fr. o. m. år 1986 till att ha kalenderåret som räkenskapsår. Detta påverkar dock inte de olika anslagen. För budgetåret 1985/86 tas följande anslag upp:
- **Investeringar i järnvägens infrastruktur: 950 milj. kr.**
- **Investeringar i trafikrörelsens fasta anläggningar vid SJ: 450 milj. kr.**
- **Ersättning till SJ för köp av vissa tjänster: 1 467,1 milj. kr.**
- SJ får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 70 milj. kr.

Bakgrund och skälen för mitt förslag

9.1 Inledning

Jag har i årets budgetproposition förordat att SJ, i avvaktan på särskild proposition rörande järnvägspolitiken, anvisas oförändrade anslag för dels investeringar som inte avser försvarsändamål, dels ersättning för vissa samhällsbetalda tjänster. Jag återkommer därför nu till beräkningen av aktuella anslag för budgetåret 1985/86.

Inledningsvis vill jag erinra om att de av mig förordade nya riktlinjerna för järnvägspolitiken innebär en ändrad anslagsmässig behandling av SJ. Den nya investeringsmodellen innebär som jag tidigare redovisat 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. Detta innebär vidare att numreringen av de olika anslagen ändras i förhållande till vad jag har anfört i årets budgetproposition. Följande fyra anslag bör tas upp i statsbudgeten för budgetåret 1985/86 nämligen D 1. Investeringar i järnvägens infrastruktur, D 2. Investeringar i trafikrörelsens fasta anlägg-

ningar vid statens järnvägar, D3. Ersättning till statens järnvägar för vissa tjänster och D4. Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar.

SJ kommer i enlighet med mina förslag i det föregående att upprätta koncernbokslut. Det förutsätter att SJ och dotterbolagen har samma räkenskapsår. SJ:s dotterbolag har kalenderåret som räkenskapsår, medan affärsverket SJ har budgetår som räkenskapsår. Även inom affärsverket har dock några av divisionerna övergått till kalenderårsredovisning. Det gäller SJ Resebyrå och styckegodsdivisionen.

SJ:s dotterbolag har sedan länge sin redovisning och sitt räkenskapsår anpassat till vad som är praxis i branschen. Praktiska skäl talar därför för att inte ändra räkenskapsåret för dotterbolagen utan låta SJ övergå till kalenderårsredovisning. Jag anser att detta bör ske fr. o. m. år 1986. Jag avser senare föreslå regeringen att lämna SJ ett sådant bemyndigande. Detta påverkar dock inte de olika investeringsanslagen som även fortsättningsvis bör utgå per budgetår.

9.2 Investeringar

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.

Som jag tidigare framhållit 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.

SJ bör som jag tidigare föreslagit 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 har jag också föreslagit att SJ varje år skall 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 jag med att mina förslag kommer att leda till att investeringarna även fortsättningsvis kommer att ligga på en hög nivå.

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

Som tidigare framgått direktavskrivs försvarsinvesteringar och investeringar i det ersättningsberättigade bannätet. 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 sådana investeringar i fasta anläggningar finansieras som har en direkt parallell till samhällets väginvesteringar. Jag har med utgångspunkt från de behov SJ redovisat i sin anslagsframställning och med den av mig förordade investeringsmodellen för detta ändamål beräknat ett investeringsanslag på 950 milj. kr. för budgetåret 1985/86. Investeringar i det ersättningsberättigade bannätet skall inte föras till statskapitalet. Av resterande investeringar skall i enlighet med vad jag tidigare anfört 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.

En betydande del av medelsbehovet avser det pågående programmet för spårupprustningar. På de mest trafikerade järnvägslinjerna höjs banstandarden genom tjälisolering, makadamisering och byte till helsvetsade räler, i regel på betongsliprar. Ombyggnaderna omfattar ca 250 km huvudspår per år.

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

SJ förbereder som tidigare nämnts på olika sätt den planerade trafiken med snabbtåg. Medel kommer att krävas 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 jag beräknat medelsbehovet 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. Investeringarna för eldrift innefattar bl. a. modernisering av omformaraggregat och upprustning och fjärrmanövrering av omformarstationer. Därmed kan bl. a. ett bättre energiutnyttjande, en ökad driftsäkerhet och ett minskat underhållsbehov uppnås.

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

För att ersätta ellok som inte har tillfredsställande prestanda och inte heller uppfyller kraven på en god arbetsmiljö överväger SJ att beställa ytterligare Rc-lok. SJ har vidare beställt 15 T44 diesellok. För lokaltågstrafiken slutförs nu leverans av 20 elmotorvagnpar av typ X10, varav 5 används i Skåne och övriga 15 vagnpar i Storstockholm. Under år 1983 har vidare 9 vagnpar beställts för Göteborgsregionens Lokaltrafik och 2 vagnpar år 1984 för SL. SJ planerar vidare som tidigare framgått att under år 1985 beställa 3 prototyper av snabbtåg för försöksverksamhet om nu pågående utvärdering av inkomna anbud utfaller tillfredsställande.

För personvagnarna pågår ett omfattande ombyggnadsprogram som gäller inredning, toaletter, högtalare, ventilation, inbeg. m. m. Som ersättning för vagnar som successivt slopas har SJ under år 1984 beställt 25 sittvagnar och 15 liggvagnar. Vidare har TR beställt nya restaurangvagnar.

Även godsvagnsparken förnyas successivt. Anskaffningsplanerna omfattar bl. a. vagnar för transport av påhängsvagnar i kombinerad trafik järnväg—landsväg. Sammanlagt 600 äldre vagnar byggs om så att de kan transportera C-samcontainers.

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. Trots de nya finansieringsmöjligheter för SJ som jag föreslagit i det föregående anser jag det vara ändamålsenligt att vissa investeringar i rullande materiel även fortsättningsvis finansieras genom EUROFIMA. Jag 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 jag som tidigare framgått bedömt att bolagets verksamhet efter några år skall kunna ersättas med finansiering via riksgäldskontoret. SJ träffar enligt vad jag erfarit under innevarande budgetår finansieringsavtal med bolaget rörande bussar, bussanläggningar och lokaltåg m. m. för sammanlagt 350 milj. kr. Vidare kommer inköp av godsvagnar att finansieras med ca 20 milj. kr. i enlighet med riksdagens beslut med anledning av 1984 års budgetproposition.

Jag har även för budgetåret 1985/86 beräknat 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. Jag föreslår därför att regeringen 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 mina förslag, med ändring av vad jag tidigare har anfört 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. Jag vill i sammanhanget erinra om vad jag tidigare anfört beträffande regeringens möjligheter att innehålla investeringsmedel i de fall större planerade investeringsobjekt inte kommer till utförande.

Jag vill slutligen ta 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 inte något behov av anläggningarna i Nora vilka enligt min mening har ett stort kulturhistoriskt värde. Min bedömning är också att SJ om egendomen överlättes utan krav på ersättning, kommer att få andra fördelar exempelvis i form av ökad "good-will". Med hänsyn till dessa omständigheter anser jag det 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 överlättes. Jag 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.

9.3 Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (Anslaget D 3.)

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 trafik-säkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar, 38 milj. kr. för vissa andra kostnader vid järnvägs korsningar samt 180 milj. kr. för fortsatta rabattåtgärder i persontrafiken.

Vid beräkningen av ersättningen för driften av det ersättningsberättigade bannätet har jag tagit hänsyn 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 jag funnit det angeläget att stimulera SJ att öka intäkterna och rationaliseringstakten på det ersättningsberättigade bannätet. Jag har härvid räknat med att besparingar på 2 procent är möjliga. Jag har vidare förutsatt 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 jag härtill förutsatt en något mer dämpad kostnadsutveckling. Jag har mot denna bakgrund beräknat behovet av ersättning till 1 243 milj. kr.

Vad gäller SJ:s bedömning av ersättningsbehovet för förstärkt underhåll på bandelar som inte tillhör riksnätet och bibehållande av olönsamma järnvägsstationer på affärsbanenätet har jag inga erinringar. Jag förordar därför att för dessa ändamål anvisas 10 milj. kr., resp. 2 milj. kr.

Under innevarande budgetår utgår särskilt bidrag på 13,9 milj. kr. till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar. 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 järnvägs korsningar 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. Som nämnts anger SJ anslagsbehovet för det fortsatta säkerhetsarbetet vid plankorsningar under budgetåret 1985/86 till 50 milj. kr.

I sammanhanget vill jag understryka 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 järnvägs korsningar är alltså betydligt större än vad det statliga bidragets storlek i sig visar.

Mot den här bakgrunden föreslår jag att under budgetåret 1985/86 anvisas 14,1 milj. kr. för trafiksäkerhetsarbetet vid järnvägs korsningar på SJ:s bannät. Detta skall således jämföras med 13,1 milj. kr. för innevarande budgetår. Behovet av medel för åtgärder vid korsningar mellan vägar och enskilda järnvägar har beaktats när jag beräknat medel till vägverket i årets budgetproposition.

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 järnvägs korsningar. 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 beräknar jag 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.

Jag för min del anser det 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 uppräknings till nämnda års prisnivå, skall uppgå till 105 milj. kr.

Som jag tidigare redovisat bör rabattsystemet även i denna del kunna utformas så att behovet av statligt bidrag minskar på sikt. I avvaktan på att SJ ser över rabattreglerna i enlighet med vad jag tidigare anfört och redovisar vilka förändringar i rabattsystemet som kan vara möjliga föreslår jag 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 D3. – uppgår därmed, med

ändring av vad jag tidigare anfört i årets budgetproposition under anslaget D2., till 1 467,1 milj. kr. som också framgår av nedanstående sammanställning. Beloppet skall inte föras till statskapitalet.

	1984/85 Milj. kr.	Mitt 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 järnvägs korsningar	13,9*	14,1**
– vissa övriga kostnader vid järnvägs korsningar	36,5	38,0
– fortsatta rabattåtgärder i persontrafik på järnväg	205,0	160,0
	1 511,4	1 467,1

* inkl. åtgärder vid korsningar mellan väg och enskild järnväg.

** exkl. åtgärder vid korsningar mellan väg och enskild järnväg.

10 Hemställen

Under återopande av det anförda hemställer jag att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de av mig förordade riktlinjerna för järnvägspolitiken,
2. godkänna vad jag anfört beträffande nedskrivning av statens järnvägars statskapital, finansiering av vissa investeringar genom lån i riksgäldskontoret, statens järnvägars kortfristiga upplåning i riksgäldskontoret samt vad jag i övrigt föreslagit beträffande ändrat kostnadsansvar för statens järnvägar,
3. godkänna vad jag anfört beträffande möjligheterna att finansiera byggande och upprustning av industrispår,
4. godkänna att förordningen (1979:434) om godstransporter på olönsamma järnvägslinjer upphävs,
5. godkänna vad jag förordat beträffande utökning av riksnätet,
6. godkänna vad jag förordat beträffande prövning av persontrafiken på inlandsbanan samt på bandelen Arvidsjaur–Jörn,
7. godkänna vad jag anfört beträffande ändring i föreskrifterna om särskild plan för handläggning av ärenden om nedläggning av icke lönsamma järnvägsstationer (SFS 1974:1107),
8. utöver vad jag anfört i prop. 1984/85:100, bil. 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 jag förordat beträffande statens järnvägars rätt att besluta om sin egen organisation,
10. godkänna den av mig 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 jag förordat 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 jag förordat beträffande rätten att förvärva och avyttra aktier i bolag innan förvaltningsbolaget har bildats,
15. godkänna vad jag förordat 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 jag anfört ovan tillåts träffa hyresköpsavtal och långtidsförhåra (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 jag har anfört, 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.

11 Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och beslutar att genom proposition föreslå riksdagen att antaga de förslag som föredraganden har lagt fram.

Innehåll

Propositionen	1
Propositionens huvudsakliga innehåll	1
1 Allmänna utgångspunkter för mina förslag	3
2 Järnvägspolitikens inriktning	5
3 Ändrat kostnadsansvar för SJ	14
3.1 Konsekvenser av nuvarande regelsystem	15
3.2 Förslag till ny investeringsmodell	18
4 Godstrafikens utvecklingsmöjligheter	26
4.1 Inledning	26
4.2 Vagnslasttrafiken	28
4.3 Utlandstrafiken	31
4.4 Kombitrafiken	33
4.5 Styckegodstrafiken	35
5 Persontrafikens utvecklingsmöjligheter	38
5.1 Inledning	38
5.2 Behovsanpassade transportlösningar	40
5.3 Trafiken på prövningsbanorna	47
5.4 Hanteringen av stationsärenden	52
6 Forskning och utveckling, utbildning	53
7 SJ:s organisation	56
8 Koncernfrågor	59
8.1 Verksamheten i SJ:s dotterbolag	59
8.2 Förslag till koncernstrategi och bildande av ett förvaltningsbolag	63
9 Anslagsfrågor för budgetåret 1985/86 m.m.	69
9.1 Inledning	69
9.2 Investeringar	70
9.3 Ersättning till statens järnvägar för köp av vissa tjänster (Anslaget D3.)	73
10 Hemställan	76
11 Beslut	77