Trafikutskottets betänkande
1980/81: 19

om anslag till Järnvägar m. m. (prop. 1980/81: 100)

SJÄTTE HUVUDTITELN

Järnvägar

Anslagen **Statens järnvägar** och **Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.** Regeringen har i proposition 1980/81: 100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) under rubricerade avsnitt (s. 29–36) föreslagit riksdagen

att till Statens järnvägar för budgetåret 1981/82 anvisa ett reservationsanslag på 1 586 500 000 kr. (D, s. 29–35),

att godkänna att statens järnvägar får långtidsförhyra rullande materiel eller träffa hyresköpsavtal avseende materiel motsvarande ett anskaffningsvärde av högst 40 000 000 kr. (avsnitt D, s. 29–35),

att medge att statens järnvägars statskapital får sättas ned med 180 000 000 kr. (avsnitt D, s. 29–35),

att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1981/82 anvisa ett anslag av 864 500 000 kr. (punkt D 2, s. 35–36).

Vidare har regeringen under avsnittet Särskilda frågor, punkt 1. SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet (s. 98–108) föreslagit riksdagen att godkänna vad föredragande departementschefen anfört beträffande den närmare inriktningen av SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet.

Motionerna

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1980/81: 185 av Anna Wohlin-Andersson och Gösta Andersson (båda c) yrkas att riksdagen måtte besluta uttala sig för att bandelen Bjärka/Säby–Västervik skall ingå i SJ:s riksnät.	20	17 a
I motion 1980/81: 209 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen uttalar att i första hand loken till personförande nattåg bör dubbelbemannas, och hos regeringen begär förslag till åtgärder i anledning därav.	30	35
I motion 1980/81: 229 av Raul Blücher (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att åtgärder vidtas för att överföra NKIJ i statlig ägo och inordna företaget i det övriga järnvägsnätet.	25	26

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1980/81: 260 av Stig Alftin m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s verksamhet i Bollnäs.	18–19	15 a
I motion 1980/81: 262 av Åke Gustavsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om upprättandet av en samlad resurs för byggnads-, elektro- och signalverksamhet, lokaliserad till Nässjö.	19	15 b
I motion 1980/81: 267 av Ulla Tillander m. fl. (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en snabbutredning tillsätts för att framlägga förslag om båt- och färjetrafiken över södra Öresund, dels i ett kortare, dels i ett längre tidsperspektiv.	30–32	36 c
I motion 1980/81: 313 av Gösta Andersson och Arne Fransson (båda c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar uttala att järnvägen Nässjö–Nybro bör hänföras till SJ:s riksnät på vilket persontrafiken skall bibehållas,	20	17 b
2. att riksdagen som sin mening uttalar att de nya och moderna motorvagnar som SJ köpt in sätts i trafik omgående på bandelen Nässjö–Nybro för att stimulera till en ökad persontrafik.	26	27 c
I motion 1980/81: 449 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s, m, c) yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att bandelen Bjärka/Säby–Västervik förs till riksnätet.	20	17 a
I motion 1980/81: 451 av Lennart Andersson (s) yrkas att riksdagen måtte besluta att hemställa hos regeringen om åtgärder för att projektera en genomgripande ombyggnad och upprustning av järnvägsstationen Södertälje södra.	12–13	10 b
I motion 1980/81: 453 av Kerstin Göthberg och Kerstin Andersson i Hjärtum (båda c) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag om utformning av regler för rörelsehindrade att få utnyttja förstaklassvagnar på järnväg utan extra kostnad.	28	33 a
I motion 1980/81: 454 av Ove Karlsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen uttalar sig för att Västerdalsbanan rustas upp till sådan standard att den kan sammanföras med affärsbanenätet.	24	21 a
I motion 1980/81: 455 av Arne Lindberg och Filip Johansson (båda c) yrkas att riksdagen beslutar att av regeringen begära åtgärder för att	26–27	31

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
åstadkomma överensstämmelse mellan priset för malmtransporterna och SJ:s verkliga kostnader för denna del av sin verksamhet.		
I motion 1980/81: 463 av Erik Wärnberg m. fl. (s, m, c, fp, vpk) yrkas att riksdagen beslutar att bandelen Bjärka/Säby–Västervik förs till riksnätet.	20	17 a
I motion 1980/81: 465 av Olle Östrand m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om SJ:s taxesättning.	27	32
I motion 1980/81: 567 av Inga Lantz och Tore Claeson (båda vpk) yrkas att riksdagen uttalar att byggandet av dubbelspåret sträckan Älvsjö–Flemingsberg och pendeltågsstation vid Flemingsberg snarast bör igångsättas och hemställer hos regeringen om förslag härom.	11–12	1 a
I motion 1980/81: 568 av Elvy Nilsson m. fl. (s) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om att SJ i samband med investeringar på inlandsbanan låter bygga ett anslutningsspår mellan BJ-banan och inlandsbanan i östra Värmland,	20–22	18 a
2. att riksdagen hos regeringen begär att inlandsbanan mellan Herrhult och Kristinehamn i samband därmed elektrifieras.	20–22	18 a
I motion 1980/81: 569 av Elvy Nilsson m. fl (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder förutsättningarna för att elektrifiera Fryksdalsbanan.	25	24
I motion 1980/81: 570 av Elvy Nilsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt SJ att snarast utreda förutsättningarna för ett statligt övertagande av NKlJ.	25	26
I motion 1980/81: 576 av Ivan Svanström och Gösta Andersson (båda c) yrkas att riksdagen som en målsättning för upprustningen av järnvägarna i Kalmar län uttalar		
1. att bandelen Bjärka/Säby–Västervik inordnas i riksnätet,	20	17 a
2. att linjen Västervik–Hultsfred–Växjö breddas,	24	21 b
3. att persontrafik återupptas på linjen Kalmar–Berga,	24	21 b
4. att järnvägslinjerna upprustas,	24	21 b
5. att den rullande materielen förnyas.	24	21 b
I motion 1980/81: 751 av Lennart Brunander m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägslinjen Falköping–Landeryd.	20	17 c

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1980/81: 752 av Lennart Brunander m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående järnvägslinjen Borås–Varberg.	20	17 d
I motion 1980/81: 753 av Sture Ericson och Håkan Strömberg (båda s) yrkas att riksdagen uttalar sig för bättre service inom SJ för hörselskadade resenärer.	29–30	34 a
I motion 1980/81: 756 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om anläggande av industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum.	25	23
I motion 1980/81: 757 av Eivor Nilson och Stina Eliasson (båda c) yrkas att riksdagen måtte som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts angående behovet av en förutsättningslös utredning om kommunikationsförsörjningen till primära rekreationsområden.	20–22	18 c
I motion 1980/81: 761 av Ivan Svanström (c) yrkas att riksdagen beslutar uttala som önskvärt att överläggningar genomförs mellan skolmyndigheterna och SJ för att åstadkomma största möjliga användning av tåg för transport av skolelever.	32	37
I motion 1980/81: 762 av Daniel Tarschys m. fl. (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att det inom ramen för SJ:s investeringsanslag bör skapas utrymme för en ny station vid Flemingsberg och ett nytt dubbelspår på sträckan Älvsjö–Flemingsberg.	11–12	1 a
I motion 1980/81: 765 av Ulla Tillander (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående upprustning och utbyggnad av partiellt dubbelspår på Västkustbanan.	22–23	19
I motion 1980/81: 766 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att under D. 1 Statens järnvägar på statsbudgeten för 1981/82 anvisa ytterligare 425,2 milj. kr. till investeringar eller summa 2011,7 milj. kr.,	10–13	3
2. att riksdagen beslutar att under D. 2 Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m.m. på statsbudgeten för 1981/82 anvisa ytterligare 78,5 milj. kr. eller summa 943 milj. kr.,	34	40
3. att riksdagen föreslår regeringen att det i SJ-chefens skrivelse 1980-06-13 till regeringen redovisade s. k. huvudalternativet (alt. 1) till långsiktig investeringsplan för perioden 1981/82–1990/91 i princip skall ligga till grund för SJ:s årliga anslagsframställning.	13	6

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1980/81: 983 av Tore Claeson (vpk) yrkas		
1. att riksdagen uttalar att en omfattande upprustning och ombyggnad av Södertälje södra järnvägsstation snarast bör komma till stånd och hemställer till regeringen om förslag härom,	12–13	10 b
2. att riksdagen uttalar att överläggningar mellan SJ, Storstockholms lokaltrafik (SL) och Södertälje kommun snarast bör upptas i syfte att åstadkomma en utökning av pendeltågstrafiken mellan Södertälje södra och Nykvarn.	13	2
I motion 1980/81: 990 av Bertil Måbrink (vpk) yrkas att riksdagen begär att regeringen utser en arbetsgrupp med uppgift att lägga fram förslag till riksdagen om en utvecklingsplan för SJ:s verkstäder i Bollnäs.	18–19	15 a
I motion 1980/81: 992 av Maja Ohlin och Jan Fransson (båda s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av upprustning av järnvägslinjen Falköping–Landeryd.	24	21 c
I motion 1980/81: 994 av Catarina Rönnung m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ bör ha obligatorisk skyldighet att i god tid upplysa berörda hälsovårdsnämnder om sina körplaner för ogräsbekämpningståg.	32–33	38
I motion 1980/81: 997 av Oswald Söderqvist (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande		
1. att järnvägsstationen i Uppsala rustas upp så att den svarar mot de krav som den stora resandeströmmen ställer,	16	10 c
2. att möjligheterna till ökade tåguppehåll i Uppland, i första hand vid stationerna Bålsta, Alsike och Örbyhus/Skyttorp klarläggs,	25–26	27 a
3. att viadukten över motorvägen vid Enköping snarast byggs och att järnvägen Enköping–Uppsala rustas upp och åter sätts i trafik.	26	29
I motion 1980/81: 999 av Oswald Söderqvist m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär förslag rörande en upprustning av järnvägsstationerna i enlighet med vad som anförts i punkt 1 i motionen,	15	10 a
2. att riksdagen uttalar sig för en skärpning av gällande bestämmelser vad gäller förbud för alkoholförtäring på tåg i enlighet med vad som anförts i punkt 2 i motionen och en lindring vad gäller allergiker i enlighet med vad som anförts i punkt 4 i motionen,	30	34 e–f
3. att riksdagen uttalar sig för en utökning av servicen från AB Trafikrestauranger i enlighet med vad som anförts i punkt 3 i motionen och begär förslag av regeringen härom.	29–30	34 b

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om personalförstärkning på tågen i enlighet med vad som anförts i punkt 5 i motionen.	29–30	34 d
I motion 1980/81:1325 av Jan Fransson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen framhållits om behovet av upprustning av järnvägslinjen Gårdsjö–Håkantorp.	24	21 d
I motion 1980/81:1331 av Göthe Knutson och Gullan Lindblad (båda m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående		
1. behovet av bättre service ombord på tågen,	29–30	34 b
2. utflyttning av städverksamheten till lämpliga järnvägsorter i landet,	29–30	34 c
3. överlåtelse av städverksamheten till entreprenörer.	29–30	34 c
I motion 1980/81:1334 av Eivor Nilson och Stina Eliasson (båda c) yrkas att riksdagen begär att regeringen utreder möjligheterna att samordna transporter om landsväg, järnväg och till sjöss.	14–15	8
I motion 1980/81:1335 av Börje Nilsson (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär åtgärd för införande av kostnadsfri pollettering av handikapphjälpmedel vid resa med tåg.	28	33 b
I motion 1980/81:1336 av Börje Nilsson (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ ges i uppdrag att ta fram fullständiga handlingar till HN-vagnar för produktionsstart när det ekonomiska läget tillåter.	17–18	14
I motion 1980/81:1339 av Magnus Persson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som sagts i motionen om upprustning av nedlagda järnvägsstationer o. d.	26	30
I motion 1980/81:1340 av Esse Petersson (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna det fortsatta behovet av vagnslasttrafik vid järnvägsstationerna i Broaryd, Skeppshult, Forsheda, Holsbybrunn och Kvillsfors i enlighet med motionen.	26	28
I motion 1980/81:1344 av Birgitta Rydle (m) yrkas att riksdagen beslutar uttala att SJ vid den fortsatta utbyggnaden av handikappanpassningen av trafiken utökar och förbättrar rullstolsservicen på stationerna.	28–29	33 c
I motion 1980/81:1345 av Rolf Sellgren och Eric Rejdnell (båda fp) yrkas att riksdagen anhåller att regeringen verkar för att projektering av en motorvagn av svensk konstruktion genomförs.	17	13

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1980/81:1346 av Ivan Svanström (c) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna att SJ i samråd med Svenska kommunförbundet och Riksförbundet för hembygdsvård, riksantikvarieämbetet och berörd kommun eftersträvar bevarandet av så många kulturhistoriskt värdefulla stationshus och andra järnvägsbyggnader som möjligt.	16	11
I motion 1980/81:1351 av Kersti Swartz (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om återinförande av regeln att husdjur på tågen endast får medföras i rökkupéer.	30	34 f
I motion 1980/81:1352 av Arne Svensson och Hans Nyhage (båda m) yrkas att riksdagen beslutar uttala sig för att bandelen Falköping–Landeryd bibehålls och upprustas för såväl person- som godstrafik.	24	21 c
I motion 1980/81:1356 av Per Westerberg m. fl. (m, fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en översyn av SJ:s investeringsprogram i enlighet med vad som anförts i motionen.	24	22
I motion 1980/81:1470 av Sven Aspling m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen [1980/81:1468] har anförts om särskilda investeringar i järnvägssystemet i Värmland.	20–22 24 25	18 b 21 e 24, 26
I motion 1980/81:1493 av Hans Petersson i Röstånga m. fl. (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1, 2 och 4), och med hänvisning till vad i motionen [1980/81:1489] har anförts		
1. att riksdagen hemställer hos regeringen att tågfärjeförbindelsen Helsingborg–Köpenhamn snabbt avgörs,	30–32	36 b
2. att riksdagen som sin mening uttalar att bandelen Eslöv–Tomelilla upprustas,	24	21 f
4. att riksdagen begär att regeringen undersöker hur det nya monopolistiska färjebolaget inverkat på förbindelserna mellan Sverige och Danmark.	30–32	36 b
I motion 1980/81:1727 av Olle Eriksson och Kerstin Andersson i Hjärtum (båda c) yrkas att riksdagen måtte uttala sig för att bandelen Mellerud–Bengtsfors–Arvika hänförs till riksnätet.	20	17 e
I motion 1980/81:1730 av Hans Gustafsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen genom omdisponering av befintliga medel ställer erforderliga resurser till SJ:s förfogande för en omedelbar elektrifiering av bandelen Karlskrona–Kristianstad.	23–24	20

	Behandlas i utskottets yttr. s.	hemst. p.
I motion 1980/81:1733 av Gunnel Jonäng m.fl. (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär		
1. att bättre motorvagnar sätts in på sträckan Gävle–Ljusdal,	25–26	27 b
2. att verksamheten vid SJ-verkstaden i Bollnäs byggs ut för att få till stånd snabbare reparationer av SJ-materiel och för bättre utnyttjande av resurserna,	18–19	15 a
3. att målsättningen för persontrafiken för orterna vid norra stambanan inom Gävleborgs län anges till varannantimmesförbindelse med Stockholm.	25–26	27 b
I motion 1980/81:1734 av Stig Josefson m.fl. (c) yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen i uppdrag att låta SJ utreda förutsättningarna för att den södergående godstrafiken till Polen förs över till banan Eslöv–Tomelilla,	24	21 f
2. att riksdagen beslutar att anslaget för olönsamma järnvägar även kommer underhållet av denna järnväg till del.	25	25
I motion 1980/81:1739 av Esse Petersson (fp) yrkas att riksdagen beslutar att hos regeringen anhålla om åtgärder inom SJ:s nuvarande ram för att påskynda införande av kommunikationsradio/telefonsystem på tåg i enlighet med motionen.	16–17	12 b
I motion 1980/81:1742 av Sten Svensson (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om den smalspåriga bandelen Götene–Nossebro.	24	21 g
I motion 1980/81:1744 av Bertil Zachrisson m.fl. (s) yrkas (såvitt nu är i fråga, yrkandena 5, 6 och 12) att riksdagen beslutar		
5. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en förbättrad samordning mellan de statliga trafikverken,	14	7
6. begära att regeringen tillsätter en särskild utredningsman för frågan om en bättre samverkan mellan SJ och postverket,	15	9
12. att till Statens järnvägar för budgetåret 1981/82 under sjätte huvudtiteln anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 220 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 1 806 500 000 kr.	10–13	1 a–b, 3
I motion 1980/81:1916 av Stig Josefson m.fl. (c) yrkas med hänvisning till vad i motionen [1980/81:1915] har anförts att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att såväl inomregionala kommunikationer som båt- och färjeförbindelserna över Öresund bör förbättras.	30–32	36 d

Utskottet

1 Anslaget Statens järnvägar

1.1 Medelsförbrukning samt investeringar för nästa budgetår m. m.

I budgetpropositionen lämnas inledningsvis under förevarande avsnitt en summarisk redogörelse för innehållet i SJ:s anslagsframställning för nästa budgetår. Föredragande departementschefen framhåller i anslutning härtill att den helt övervägande delen av de investeringsobjekt som SJ tagit upp i sin framställning kan realiseras om SJ:s totala investeringsvolym tillåts öka med 5 % i reala termer. Detta innebär att investeringsvolymen innevarande budgetår, 1 383,5 milj. kr., inkl. extern finansiering, ökas till 1 615 milj. kr., vilket överensstämmer med den plan för SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet som redovisas i strukturplanen för SJ.

Av den totala investeringsvolymen för budgetåret 1981/82 föreslås 1 575 milj. kr. utgöra SJ:s investeringsram. Härav följer att 40 milj. kr. utgör den ram inom vilken SJ får långtidsförhyra rullande materiel eller träffa hyresköpsavtal avseende sådan materiel. Förutsättningen för att SJ skall få utnyttja den finansieringsformen är att det bidrar till att förbättra SJ:s ekonomi. Det föreslås få ankomma på SJ att på kommersiella grunder inom den angivna ramen för extern finansiering avgöra fördelningen mellan hyresköpsavtal med EUROFIMA och konventionell långtidsförhyrning, s. k. leasing.

Med hänvisning till SJ:s ekonomiska ansvar understryker föredraganden att det i princip är SJ som skall göra de prioriteringar mellan olika investeringar som är nödvändiga med hänsyn till SJ:s ekonomi. Samtidigt skall SJ, när verket fastställer fördelningen mellan olika objekt och objektgrupper, beakta vad som i propositionen anförs under Särskilda frågor, avsnitt 1, beträffande den långsiktiga inriktningen av investeringarna samt vad som tidigare anförts i strukturplanen beträffande investeringar och rationaliseringar m. m. Utgångspunkten anges således vara att investeringarna utgör ett effektivt medel för att göra järnvägen till ett konkurrenskraftigt transportmedel och därmed förbättra SJ:s ekonomi. Den föreslagna investeringsvolymen kommer enligt preliminära beräkningar att fördelas enligt följande

Objektgrupp	Milj. kr.
Fasta anläggningar	830,0
Rullande materiel[1]	655,0
Färjor	–
Bussar	45,0
Försvarsberedskap	6,0
Inventarier	67,0
Diverse och oförutsett	12,0
Summa[1]	**1 615,0**

[1] Inkl. hyresköpsavtal och konventionell leasing, 40 milj. kr.

Av de totala investeringarna beräknas ca 120 milj. kr. komma att hänföras till det ersättningsberättigade nätet.

Investeringar i ersättningsberättigade järnvägslinjer skall inte föras till statskapitalet. Detsamma gäller investeringar i försvarsberedskap, vilka efter samråd med cheferna för försvars- och handelsdepartementen beräknas till 6,0 milj. kr. för budgetåret 1981/82.

Den förordade investeringsramen för SJ innebär att anslaget Statens järnvägar under budgetåret 1981/82 bör tas upp med 1 586,5 milj. kr. Härvid har hänsyn tagits till att det bör finnas en viss marginal utöver den beräknade medelsförbrukningen.

I enlighet med det trafikpolitiska beslutet år 1979 har SJ fr. o. m. budgetåret 1979/80 avlastats vissa fasta kostnader för att möjliggöra försök med rabatter och andra åtgärder på persontrafiksidan. Under budgetåret 1980/81 minskades avskrivningarna med 160 milj. kr. och förräntningskravet med 71 milj. kr. Enligt riksdagens beslut skall avlastningen bestå i sina huvuddrag under minst tre år. Under hänvisning härtill föreslås nu att SJ:s avskrivningar för budgetåret 1981/82 får sättas ned med 180 milj. kr. och att förräntningskravet får sättas ned med 84 milj. kr. för ändamålet.

Under avsnittet Särskilda frågor – vilket enligt utskottets uppfattning i vart fall till huvudsaklig del bort hänföras till avsnittet om SJ:s investeringar och anslag – tar föredraganden bl. a. upp kapacitetsproblemen i Stockholmsregionen. I anslutning härtill konstateras att ett nytt dubbelspår Älvsjö–Järna på de i propositionen anförda skälen – vartill utskottet återkommer i det följande – kan senareläggas.

Mot föredragandens förslag i här berörda delar har motionsledes en rad erinringar framförts.

I motion 1980/81: 766 (partimotion, vpk) yrkas således – under hänvisning bl. a. till SJ:s otillräckliga kapacitet och stora investeringsbehov beträffande banbyggnader, verkstäder och rullande materiel m. m. – en ytterligare *anslagshöjning* med 425,2 milj. kr. till det av SJ begärda beloppet om 2 011, 7 milj. kr.

I motion 1980/81: 1744 (s) framhålls att den ökade efterfrågan på järnvägsresor till följd av bl. a. lågprissatsningen har lett till en kraftig förslitning av SJ:s rullande materiel. Det anses därför vara av största vikt att den ökade efterfrågan som det trafikpolitiska beslutet och energisituationen har inneburit möts med *tillräckliga investeringar.*

Även om regeringen nu har bundit sig för en ökning av SJ:s investeringar i reala termer anses dock en särskild insats behövas utöver vad som föreslås i budgetpropositionen. Investeringar hos SJ innebär dels en förbättrad infrastruktur, som i sig är en förutsättning för en stark industrisektor, dels direkt expansion för den tillverkande industrin. Mot den bakgrunden föreslås i motionen bl. a. att

– lokparken förnyas både vad gäller dieselelektriska lok och ellok,
– person- och godsvagnsparken förnyas,

– den fortsatta utvecklingen av lastbärare påskyndas för att åstadkomma en bättre samordning av transportarbetet och kombinationstransporter,
– införandet av ATC (automatisk tåghastighetskontroll) påskyndas,
– installation av kommunikationsradio påskyndas.

För investeringar i ATC och kommunikationsradio anses en ökning av 10 milj. kr. på årsbasis vara realistisk. För en utökad anskaffning av RC-lok beräknas 70 milj. kr. och för anskaffning av diesellok 20 milj. kr.

Förnyelsen av person- och godsvagnsparken anses böra ske genom beställningar hos svensk industri. Sammantaget föreslås en investering på 100 milj. kr. i vagnar, varav huvuddelen bör avse godsvagnar.

Motionärerna anser vidare att riksdagens trafikpolitiska beslut innebar att investeringsutrymme skulle skapas för en utbyggnad av ett *dubbelspår mellan Älvsjö och Järna*. Den kraftiga ökningen under senare år av fjärrtrafiken på SJ till och från Stockholm liksom trafiksituationen inom Storstockholms lokaltrafikområde gör att en förstärkning av kapaciteten måste uppnås. Utbyggnaden av dubbelspåret bör enligt motionen komma till stånd för att hindra ytterligare försämringar av villkoren för pendeltågstrafiken samtidigt som fjärrtrafiken kan utvecklas och möjligheter skapas att lösa problemen med *Flemingsbergs station*.

Regeringsförslaget i denna del innebär enligt motionen en mycket kortsiktig investeringspolitik. Motionärerna föreslår därför i stället att dubbelspåret Älvsjö–Järna påbörjas, i första hand på sträckan Älvsjö–Flemingsberg, samt beräknar för nästa budgetår 20 milj. kr. för ändamålet.

Även i motion 1980/81: 567 (vpk) yrkas att *riksdagen uttalar sig för att* arbetena med dubbelspåret Älvsjö–Flemingsberg och pendeltågsstationen vid Flemingsberg snarast bör igångsättas samt hos regeringen begär förslag härom.

I motion 1980/81: 762 (fp) hemställs likaledes att riksdagen ger regeringen till känna att det inom ramen för SJ:s investeringsanslag bör skapas utrymme för förut nämnda dubbelspår och station.

Beträffande sist berörda frågor vill utskottet till en början erinra om uttalandena härom i propositionen. Föredraganden konstaterar därvid att regeringen tidigare på riksdagens begäran har gett SJ i uppdrag att projektera ett ytterligare dubbelspår på sträckan Älvsjö–Flemingsberg. Åtgärden anses böra ses som ett naturligt led i den beredskap som behövs för att möta trafikbehoven i södra Storstockholm på längre sikt. Kostnaderna har av SJ beräknats till ca 260 milj. kr. i 1980/81 års prisnivå medan den totala kostnaden för en dubblering av spårsystemet på hela sträckan Älvsjö–Järna uppgår till ca 1 miljard kronor.

Nu gällande trafikeringsavtal mellan SJ och Stockholms läns landsting sträcker sig fram till år 1990. Enligt avtalet inleddes år 1975 förhandlingar om investeringar i fasta anläggningar för perioden efter år 1975. Som ett led

i arbetet har som ett alternativ till utökad linjekapacitet genomförts en detaljerad analys av kapacitets- och standardhöjande åtgärder inom ramen för tillgänglig linjekapacitet.

En möjlighet att möta den väntade efterfrågan som har undersökts av SJ och SL är enligt propositionen att nuvarande motorvagnståg utökas från nuvarande maximala 8 till 10 vagnar, vilket motsvarar ett platstillskott på ca 25 %.

En utökning av vagnparken och en förändring av tågstorleken medför behov av förlängning av stationsplattformar och uppställningsspår, stations- och bangårdsombyggnader på vissa håll samt utbyggnad av kraftförsörjningen. Även åtgärder för att förbättra stationernas kapacitet är nödvändiga, framför allt vad gäller Stockholms central. Den totala kostnaden för rullande materiel och fasta anläggningar för en sådan upprustning uppgår till ca 775 milj. kr. i prisnivå december 1980.

I sammanhanget understryks att den av SJ och SL skisserade lösningen bidrar till att minska kapacitetsproblemen för den samlade pendeltågstrafiken i hela Stockholmsregionen. Ett dubbelspår Älvsjö–Järna löser – dessutom till en väsentligt högre kostnad – endast kapacitetsproblemen för den södergående trafiken.

Det underlagsmaterial som tagits fram av SJ och SL visar också enligt propositionen att trafikefterfrågan fram till år 1990 kan klaras inom ramen för befintlig linjekapacitet. Ett nytt dubbelspår Älvsjö–Järna kan därför senareläggas vilket föredraganden ser som en stor fördel i rådande ansträngda ekonomiska läge.

Utskottet utgår från att SJ och SL noggrant följer utvecklingen under de närmaste åren samt beaktar trafiktillväxten i Stockholmsregionen. Den till stora delar redan genomförda projekteringen av dubbelspåret möjliggör också en hög beredskap för en snabb byggstart om så erfordras.

I avvaktan på att ett slutligt avtal träffas mellan SJ och Stockholms läns landsting om den långsiktiga inriktningen av investeringarna – vilket utskottet finner i hög grad angeläget – bör som i propositionen framhållits, de investeringar göras som är nödvändiga för att undvika akuta kapacitetsproblem i pendeltågstrafiken. Skulle dessa förhandlingar leda till att åtgärder behöver vidtas redan under innevarande budgetår torde därför erforderliga medel kunna rymmas inom anslagsramen.

Utskottet tillstyrker alltså att riksdagen godkänner vad föredraganden i berörda delar anfört och avstyrker följaktligen samtliga motionsyrkanden om pendeltågsstation vid Flemingsberg och dubbelspår Älvsjö–Flemingsberg.

I motionerna 1980/81: 451 (s) och 1980/81: 983 (vpk) begärs att riksdagen uttalar att en omfattande upprustning och ombyggnad av *Södertälje södra järnvägsstation* snarast bör komma till stånd samt hos regeringen hem-

ställer om förslag härom. Motionärerna pekar därvid särskilt på behovet av upprustning och handikappanpassning av förbindelserna mellan perrongerna m. m.

Utskottet har tidigare uttalat att frågan om upprustning och utbyggnad av den aktuella stationen i första hand måste prövas av SJ i samband med den fortlöpande investeringsplanering som sker inom verket samt förutsatt att de av motionärerna omnämnda förhållandena beaktas vid den prioritering som sker. Utskottet hyser fortfarande samma uppfattning i principfrågan. Av betydelse i sammanhanget är emellertid också dels att frågor om trafikering och utbyggnad av pendeltågstrafiken i Storstockholmsområdet regleras i det s. k. pendeltågsavtalet mellan SJ och Stockholms läns landsting, dels att mycket stora anspråk på investeringsmedel i övrigt föreligger för åtgärder på järnvägssystemet i Storstockholmsregionen. Med hänvisning till det anförda finner utskottet någon särskild riksdagens åtgärd ej påkallad. Motionsyrkandena avstyrks följaktligen.

Utskottet avstyrker vidare yrkandet i motion 1980/81: 983 (vpk) att riksdagen begär att överläggningar snarast tas upp mellan SJ, SL och Södertälje kommun i syfte att åstadkomma en *utökning av pendeltågstrafiken* mellan Södertälje södra och Nykvarn.

Vad beträffar de i motion 1980/81: 1744 (s) i övrigt begärda anslagshöjningarna för SJ:s del vill utskottet framhålla att redan propositionens förslag – om en ökning av SJ:s totala investeringsvolym med 5 % i reala termer – som förut nämnts innebär att den helt övervägande delen av de investeringsobjekt som SJ tagit upp i sin anslagsframställning kan realiseras. Under hänvisning härtill och med beaktande jämväl av det statsfinansiella läget anser sig utskottet kunna godta regeringens förslag till medelsförbrukning, fördelningen på olika investeringsändamål och anslagsberäkningen.

Härav följer att utskottet avstyrker den ytterligare *anslagshöjning* om sammanlagt 220 milj. kr. som föreslås i motion 1980/81: 1744 (s).

I enlighet med det anförda avstyrker utskottet den i motion 1980/81: 766 (partimotion, vpk) föreslagna *anslagshöjningen* om 425,2 milj. kr.

Utskottet avstyrker också, i överensstämmelse med riksdagens tidigare ställningstaganden (prop. 1980/81: 20, TU 1980/81: 6, rskr 1980/81: 101), yrkandet i sistnämnda motion att det av SJ under hösten 1980 redovisade s. k. huvudalternativet till *långsiktig investeringsplan* för perioden 1981/82–1990/91 i princip skall läggas till grund för SJ:s årliga anslagsframställningar.

Propositionens förslag om rätt för SJ att *långtidsförhyra* rullande materiel eller träffa *hyresköpsavtal* avseende sådan materiel tillstyrks av utskottet.

Detsamma gäller förslaget att statens järnvägars *statskapital* skall få sättas ned med 180 milj. kr.

I motion 1980/81: 1744 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om en förbättrad *samordning* mellan de statliga trafikverken. Såsom motionärerna därvid anfört har frågan om samarbetet mellan de statliga verken under kommunikationsdepartementet tagits upp ett flertal gånger i riksdagen. Vid behandlingen av den trafikpolitiska propositionen konstaterade utskottet att frågan om en förbättrad samordning mellan de statliga trafikverken ännu inte kommit närmare sin lösning. Utskottet fann detta otillfredsställande och ansåg att det borde ankomma på regeringen att snarast vidta åtgärder för att få en bättre samordning till stånd. En redovisning av vilka åtgärder som hade vidtagits eller avsågs vidtas borde lämnas riksdagen i 1980 års budgetproposition.

För att åstadkomma en bättre samverkan mellan trafikverken, särskilt när det gäller godstransporter, och för att bättre kunna tillgodose näringslivets transportbehov bildas enligt den nu föreliggande propositionen ett trafikpolitiskt råd. I rådet ingår vissa verkschefer samt representanter för näringslivet. Den s. k. SAMVERK-utredningen har vidare lagt fram vissa förslag beträffande samdrift i verkstadsrörelse m. m. i betänkandet Fordonsunderhåll i statliga verkstäder (Ds K 1980: 4). Någon sammanfattande redovisning av det slag utskottet begärt har emellertid ännu inte lämnats från regeringens sida.

Utskottet finner det för sin del i likhet med motionärerna alltjämt vara angeläget att frågan om en bättre samordning mellan de statliga kommunikationsverken förs framåt och förutsätter därför att regeringen senast i 1982 års budgetproposition lämnar en redovisning av vidtagna och planerade åtgärder m. m. i ämnet. I avvaktan härpå finner utskottet någon särskild framställning från riksdagens sida f. n. inte vara erforderlig, varför motionen synes kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1980/81: 1334 (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen låter utreda möjligheterna att *samordna transporter* på landsväg, järnväg och till sjöss. Särskilt viktigt anges därvid vara att de tunga transporterna på landsväg begränsas samt att det över hela Sverige byggs upp ett fungerande transportnät på järnväg.

I sitt betänkande TU 1978/79: 18 framhöll utskottet det angelägna i att möjligheterna prövas att genom skilda taxeåtgärder stimulera och utveckla godstransporterna på järnväg. Utskottet fann det således av såväl samhällsekonomiska som trafiksäkerhets-, miljö- och energiskäl angeläget att ett ökat utnyttjande av järnvägen, framför allt vid långväga landtransporter, kommer till stånd. Det ansågs vara viktigt att taxor och service för främst styckegodstrafiken utformas så att de blir attraktiva för SJ:s kunder.

När det gäller godstrafiken pekade utskottet vidare på de möjligheter till ytterligare effektivisering av transportsystemet och de utomordentliga förutsättningar att erbjuda olika transportköpare samlade transportlösningar som ett utvidgat samarbete mellan de i SJ-koncernen ingående företagen – SJ, SVELAST, ASG, GDG m. fl. – borde kunna ge. Utskottet förutsatte, med hänsyn till vad som anförts i den då föreliggande propositionen om betydelsen av ett ökat samarbete och en ökad samverkan mellan olika trafikföretag och trafikmedel, att regeringen vidtog erforderliga åtgärder för att få till stånd ett ökat samarbete mellan de i SJ-koncernen ingående företagen. Riksdagen godtog också införandet av den av SJ föreslagna s. k. linjetariffen.

Under hänvisning till det anförda och då utskottet alltjämt förutsätter att här berörda frågor följs av såväl SJ som övriga transportmyndigheter synes någon åtgärd från riksdagens sida i ämnet ej vara påkallad. Motionen avstyrks därför.

I motion 1980/81: 1744 (s) har begärts att regeringen tillsätter en *särskild utredningsman* för frågan om en bättre samverkan mellan SJ och postverket.

Utskottet vill med anledning härav erinra om det omfattande samarbete som på olika nivåer redan förekommer de båda verken emellan. I budgetpropositionen erinras bl. a. om det gemensamma utredningsarbete m. m. som pågår beträffande samordnande åtgärder i fråga om paketgods. Då utskottet vidare förutsätter att härmed sammanhängande frågor i övrigt – inte minst på investeringssidan – uppmärksamt följs av såväl regeringen som verksledningarna anser utskottet tillsättande av en särskild utredningsman i frågan ej nu erforderlig och avstyrker därför yrkandet härom.

1.2 Vissa övriga investerings- och organisationsfrågor m. m.

I motion 1980/81: 999 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag rörande en upprustning av *järnvägsstationerna* i enlighet med vad som anförs i motionen. En sådan upprustning blir enligt motionärerna allt nödvändigare och bör beträffande vänthallarna ske genom ommålning, anskaffning av nya sittmöbler och konstnärlig utsmyckning. Stationerna bör vidare upprustas så att de blir anpassade för handikappade. Framför allt på större stationer, där tågbyte förekommer, bör bl. a. installation ske av skötrum för resande med spädbarn.

Såsom utskottet framhållit senast vid föregående riksmöte är det i och för sig önskvärt att järnvägsstationerna upprustas och får en tidsenligare gestaltning. Utskottet förutsätter emellertid att SJ i sin fortlöpande investeringsplanering och i sina årliga anslagsframställningar beaktar behovet härav. Under hänvisning härtill finner utskottet någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida ej påkallad och avstyrker därför yrkandet i fråga.

Utskottet avstyrker likaledes yrkandet i motion 1980/81:997 (vpk) att riksdagen hos regeringen nu begär förslag om upprustning av *järnvägsstationen i Uppsala*.

I motion 1980/81: 1346 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ i samråd med Svenska kommunförbundet, Riksförbundet för hembygdsvård, riksantikvarieämbetet och i de enskilda fallen berörd kommun bör eftersträva bevarande av så många *kulturhistoriskt värdefulla stationshus* och andra järnvägsbyggnader som möjligt. Av motionen framgår att såväl SJ som andra berörda har stor förståelse för kulturhistoriska synpunkter av det slag som anförts i motionen samt att i förekommande fall frågor härom löses i samarbete mellan SJ, riksantikvarieämbetet och kommuner m. fl.

Under hänvisning härtill kan utskottet inte finna något särskilt uttalande i frågan från riksdagens sida påkallat och avstyrker därför motionen i fråga.

I motion 1980/81: 1739 (fp) begärs att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder inom SJ:s nuvarande ram för att påskynda införandet av *kommunikationsradio/telefonsystem* i enlighet med motionen.

Med anledning härav må erinras om föredragandens uttalanden under Särskilda frågor om vikten av att säkerheten vid SJ förbättras. Alla skäl sägs sålunda tala för en högsta prioritering av säkerhetsinvesteringarna. Utbyggnaden av den automatiska tåghastighetskontrollen, ATC, har börjat i Stockholmsområdet, där systemet delvis togs i drift under år 1980. Utbyggnaden fortsätter nu i snabbare takt än vad som tidigare planerats. SJ räknar med att ATC-programmet som omfattar hela affärsbanenätet skall vara slutfört under år 1984 mot tidigare planerat 1985/86.

Förbättringen av vägskyddet, dvs. i första hand åtgärder vid järnvägskorsningar, får också positiva effekter på trafiksäkerheten, liksom den fortsatta utbyggnaden av telekommunikationerna genom den s. k. trafikradion som merutnyttjar det fasta radionätet för driftradion och ger förbindelse mellan lokförare och trafikledning. Systemet togs enligt propositionen i bruk under våren 1980 och kommer att installeras på i princip alla dragfordon i tågtjänst. Inom en nära framtid medger systemet också kommunikationer mellan konduktörspersonal och trafikledning.

Föredraganden förutsätter att de omprioriteringar mellan olika investeringar som SJ kan behöva göra inte går ut över säkerhetshöjande objekt. Bl. a. bör den pågående utbyggnaden av ATC och införandet av trafikradio i loken ske i så snabb takt som det praktiskt är möjligt. Även andra säkerhetshöjande investeringar t. ex. vad gäller åtgärder vid järnvägskorsningar, tele- och radiokommunikationer, fjärrblockering och modernisering av ställverk bör påskyndas så långt det är möjligt. För att kunna tillgodose trafikens behov måste också eldriftanläggningarnas kapacitet och driftsäkerhet successivt ökas. Upprustningarna medför minskade un-

derhållskostnader och en högre energieffekt och är en förutsättning för att RC-loken skall kunna framföras utan restriktioner.

Med tillstyrkande av föredragandens förslag i nu berörda delar finner utskottet någon åtgärd från riksdagens sida ej påkallad med anledning av motionen.

I motion 1980/81: 1345 (fp) yrkas att riksdagen begär att regeringen verkar för att projektering av en *motorvagn av svensk konstruktion* genomförs.

Som motionärerna därvid framhållit bör statsmakterna inför den nya generationen motorvagnar medverka till projektering av en modell som från början är anpassad till svenska förhållanden och krav. De motorvagnar som nu är under successiv leverans har nämligen visat uppenbara brister, inte minst i fråga om anpassning till svenska vinterförhållanden. Utvecklingsarbetet synes böra ske i nära samarbete mellan SJ och svenska företag på detta område. I motion 1980/81:1744 (s) betonas f. ö. också vikten av att utvecklingsarbetet när det gäller kollektivtrafikfordon stimuleras och att förnyelsen av SJ:s vagnpark sker genom beställningar vid svensk industri. Projekteringen av en svenskbyggd motorvagn kan enligt utskottets uppfattning komma att i hög grad gagna den svenska järnvägsindustrin och bidra till att trygga sysselsättningen. Utskottet finner det därför önskvärt att överväganden kommer till stånd beträffande en sådan projektering samt att regeringen låter utreda förutsättningarna härför.

Vad utskottet i denna fråga anfört bör av riksdagen ges regeringen till känna.

I motion 1980/81: 1336 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ ges i uppdrag att ta fram fullständiga handlingar till *handikappanpassade vagnar* för produktionsstart när det ekonomiska läget tillåter. I motionen erinras om att SJ i samarbete med Handikappinstitutet och handikapporganisationerna tagit fram underlag för en handikappanpassad järnvägsvagn. Utredningen har skett på begäran av kommunikationsdepartementet i syfte att få fram underlag för en typ av järnvägsvagn som gör det möjligt för rullstolsburna resenärer att färdas med tåg. I budgetpropositionen har emellertid några medel för projektering av de föreslagna provvagnarna inte anslagits.

Såsom i propositionen framhålls redovisade SJ sitt förenämnda uppdrag till regeringen i november 1980. SJ framhåller att trafik med handikappanpassade vagnar skulle medföra betydande kostnader som inte kan täckas av intäkter. En sådan försöksverksamhet som berörs i utredningen förutsätter därför enligt föredragandens mening att SJ kompenseras för merkostnaderna.

I sammanhanget nämns att redan de nya personvagnar som nu successivt tas i bruk vid SJ i hög grad är anpassade till de handikappades behov. Innan en närmare utvärdering gjorts av hur dessa vagnar i praktiken

motsvarar de handikappades behov är föredraganden inte beredd att ta ställning till en försöksverksamhet med särskilt handikappanpassade vagnar. Det nämns också att försöket med en landsomfattande riksfärdtjänst beräknas vara avslutat under 1982/83.

Utskottet delar i princip föredragandens uppfattning härvidlag. I likhet med motionären anser emellertid utskottet att SJ bör ha en hög handlingsberedskap när här berörda utvärdering är klar samt förutsätter därför att SJ bedriver projekteringsarbetet i sådan takt att fullständiga handlingar finns utarbetade när resultatet av utvärderingen föreligger.

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

I motion 1980/81: 260 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om *SJ:s verksamhet i Bollnäs*. Med hänsyn till det stora behovet av revision och reparation av lok och vagnar som SJ nu har borde enligt motionärerna fler arbetsuppgifter på detta område kunna tillföras Bollnäs. Motionärerna förutsätter därför att berörda parter och representanter för regering och riksdag vid överläggningar med statliga verk och SJ:s centrala ledning överväger de förslag och synpunkter som anförts i motionen. Liknande synpunkter anförs i motion 1980/81: 990 (vpk), vari yrkas att riksdagen hos regeringen begär att en arbetsgrupp utses med uppgift att lägga fram förslag till riksdagen om en utvecklingsplan för SJ:s verkstäder i Bollnäs. Även i motion 1980/81: 1733 (c) begärs att verksamheten vid SJ-verkstaden i Bollnäs byggs ut, bl. a. för att få till stånd snabbare reparation av SJ-materiel och för bättre utnyttjande av resurserna.

Med anledning härav vill utskottet erinra om den av 1972 års riksdag (prop. 1972: 133, TU 1972: 22, rskr 1972: 332) beslutade ändringen av SJ:s regionala organisation. Som en väsentlig del häri ingick att de tidigare till driftdistrikten knutna driftverkstäderna – med deras på serviceunderhåll inriktade verksamhet – skulle sammanföras med de under chefen för maskinavdelningen sorterande industriellt arbetande huvudverkstäderna med tillhörande lokala enheter. Omorganisationen beräknades på några års sikt möjliggöra betydande rationaliserings- och effektivitetsvinster, bl. a. i form av minskning av personalbehovet avseende såväl administrativ personal som verkstadspersonal.

Den successiva moderniseringen av SJ:s lok- och vagnpark har också medfört att behovet av underhåll minskat samtidigt som verksamheten rationaliserats. Viss överkapacitet har till följd härav uppkommit i verkstäderna, vilket i sin tur lett till omfördelning av arbetena mellan de olika verkstäderna samt – genom naturlig avgång – successiv minskning av arbetsstyrkan. Vid den anpassning av verkstadsrörelsens omfattning till SJ:s verksamhet i stort som visat sig nödvändig kan av skilda skäl hänsyn inte enbart tas till *en* verkstad utan bedömningarna måste avse samtliga verkstäder. Utskottet förutsätter dock alltjämt att härvid även arbetsmark-

nads- och regionalpolitiska synpunkter i vederbörlig mån beaktas. Vidare utgår utskottet från att den yrkeskunskap som nu finns vid verkstäderna tillvaratas. Det är också viktigt att vid den fortsatta upprustningen av järnvägen SJ:s reparations- och serviceberedskap utnyttjas i största möjliga utsträckning.

Utskottet vill slutligen i sammanhanget erinra om den översyn av SJ:s organisation och arbetsformer som f. n. pågår. Då utskottet förutsätter att även frågor av det slag motionärerna aktualiserat kommer att uppmärksammas under utrednings- och beredningsarbetet finner utskottet motionsyrkandena inte nu böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

Detsamma gäller motion 1980/81: 262 (s), om upprättandet av en samlad resurs för *byggnads-, elektro- och signalverksamhet* lokaliserad till Nässjö.

Under avsnittet Särskilda frågor framhåller föredraganden beträffande behovet av *investeringsmedel för rullande materiel* i persontrafiken att detta under 1980- och 1990-talen till en mycket stor del bestäms av om *snabbtåg*, dvs. motorvagnståg med lutningsbara vagnskorgar och med en maximal tåghastighet av 200 km/tim, införs i Sverige. Den totala merutgiften för investeringar i vagnar och dragfordon för trafik i triangeln Stockholm–Göteborg–Malmö–Stockholm uppgår enligt SJ till ca 1 miljard kronor jämfört med fortsatt användning av dagens lok- och vagnmateriel med den nuvarande maximifarten 130 km/tim. F. n. pågår enligt propositionen inom SJ en utredning av de företagsekonomiska förutsättningarna för att införa snabbtåg. Viss teknisk försöksverksamhet med tåg av detta slag pågår sedan ett par år tillbaka. Om projektet bedöms lönsamt planerar SJ att upphandla ett mindre antal provtåg under slutet av år 1981 för leverans omkring 1984/85. Sedan tågen provats i försök och i kommersiell drift bör enligt SJ en större beställning kunna bli aktuell under år 1986.

Skall SJ få medel för en så omfattande investering bör snabbtågen enligt föredraganden bidra till att förbättra SJ:s resultat i högre grad än vad andra investeringar och åtgärder skulle göra. Vid sidan av de rent företagsekonomiska aspekterna, vilka efter hand tas fram av SJ och presenteras för regeringen, måste man givetvis också se på de samhällsekonomiska konsekvenserna. Bl. a. måste snabbtågens inverkan på bil-, buss- och flygresandet belysas liksom trafiksäkerhetsfrågorna. Inom kommunikationsdepartementet genomförs nu en samhällsekonomisk analys av snabbtågens effekter.

Innan de företagsekonomiska och samhällsekonomiska analyserna av snabbtågens effekter är slutförda säger sig föredraganden inte vara beredd att ta ställning till frågan om snabbtåg. Det understryks vidare att upphandling av provtåg kräver regeringens medgivande.

Vad föredraganden härom anfört finner sig utskottet kunna godta.

1.3 Frågor om anslutning till riksnätet av vissa bandelar

Riksdagens trafikpolitiska beslut innebar bl. a. att det s. k. affärsbanenätet sammanfördes med vissa i proposition 1978/79: 99 angivna andra banor i ett riksnät. Avgränsningen av detta skulle dock inte ses som definitiv utan ändringar framdeles kunna göras som ett resultat av fortsatta utredningar angående olika trafiksvaga bandelars framtida utnyttjande. I fråga om de trafiksvaga bandelar, vilka i propositionen föreslagits bli föremål för prövning av fortsatt persontrafik resp. ytterligare utredning, ansåg riksdagen vidare att i princip samtliga dessa borde bli föremål för ytterligare utredning inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen.

Med hänvisning till beslutet härom och uppdraget åt det samtidigt inrättade transportrådet att tillämpa de i beslutet angivna riktlinjerna har av kommunikationsdepartementet till transportrådet överlämnats inkomna framställningar från länsstyrelserna i Östergötlands och Kalmar län angående intagande i riksnätet av bandelen Bjärka/Säby–Västervik.

Även utskottet anser självfallet att den sålunda beslutade ordningen för prövning av berörda frågor skall tillämpas. Detta innebär också att riksdagen senare kommer att få ta ställning till eventuella förslag om utvidgningar av nätet i fråga.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet yrkandena i motionerna 1980/81: 185 (c), 1980/81: 449 (s, m, c), 1980/81: 463 (s, m, c, fp, vpk) och 1980/81: 576 (c) i denna del, samtliga med begäran att *bandelen Bjärka/Säby–Västervik* skall överföras till riksnätet, böra lämnas utan åtgärd.

Detsamma gäller yrkandena i motionerna 1980/81: 313 (c) att *järnvägen Nässjö–Nybro* skall överföras till riksnätet, 1980/81: 751 (c) om intagning i nätet av *järnvägslinjen Falköping–Landeryd*, 1980/81: 752 (c) om intagning i nätet av *järnvägslinjen Borås–Varberg* och 1980/81: 1727 (c) att *bandelen Mellerud–Bengtsfors–Arvika* hänförs till riksnätet.

1.4 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

1.4.1 Inlandsbanan, västkustbanan och bandelen Karlskrona–Kristianstad

I motion 1980/81: 568 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om att SJ i samband med investeringar på *inlandsbanan* låter bygga ett anslutningsspår mellan BJ-banan och inlandsbanan i östra Värmland. Vidare begärs att inlandsbanan mellan Herrhult och Kristinehamn i samband därmed elektrifieras. I motion 1980/81: 1470 (s) begärs likaledes en upprustning inom Värmland av inlandsbanan.

I detta sammanhang synes också böra behandlas motion 1980/81: 757 (c) om kommunikationerna till primära rekreationsområden. Motionen tar upp frågor om utvecklingen i Härjedalen och landskapets behov av tillfredsställande transportsystem. Möjligheten anses därvid inte böra uteslu-

tas att i framtiden bygga bibanor från inlandsbanan. En sträckning Sveg–Hede–Funäsdalen anges bl. a. vara tänkbar.

I budgetpropositionen erinras om att en upprustning av inlandsbanan pågår sedan budgetåret 1976/77. T. o. m. budgetåret 1979/80 har satsats ca 50 milj. kr. med en koncentration av insatserna till bandelarna Östersund–Storuman – som tillhör riksnätet – och Brunflo–Sveg. För innevarande budgetår har SJ erhållit 20 milj. kr. för upprustningsarbetet. Härtill kommer att en del av sträckan Slagnäs–Arvidsjaur upprustas med beredskapsmedel för 5 milj. kr. från det s. k. Norrbottenspaketet. Vidare har SJ fått möjlighet att som beredskapsarbete utföra skogs- och vegetationsröjning på sträckan Lesjöfors–Sågen som inte trafikerats efter år 1978.

Genom det trafikpolitiska beslutet har statens ansvar för underhållet av hela den nuvarande inlandsbanan slagits fast liksom behovet av att en fortsatt målmedveten upprustning av banan kommer till stånd. Beslutet innebär att sträckan Östersund–Storuman bör rustas upp till riksnätsstandard, dvs. att personförande tåg kan framföras med en högsta hastighet av 90 km/tim.

Länsstyrelserna i Värmlands, Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län har tillsammans med berörda kommuner sökt bedöma trafikpotentialen på inlandsbanan. Bl. a. har inventerats vilka naturtillgångar och planerade industrianläggningar som kan få betydelse för godstrafiken på banan. Vidare har kartlagts vilka turistmål som kan få betydelse för persontrafiken.

En av SJ på regeringens uppdrag verkställd utredning visar vidare att järnvägen bör ha goda möjligheter att konkurrera om transporter av torv under förutsättning att transportavstånd och volymer är tillräckligt stora samt att terminalhanteringen kan ordnas på ett rationellt sätt.

Målsättningen för de närmaste åren bör enligt föredraganden vara att koncentrera insatserna till de delar av inlandsbanan där trafikunderlaget är tillräckligt för att skapa en rimlig trafikekonomi. Detta innebär att upprustning i första hand blir aktuell på bandelen Östersund–Storuman och på sträckor där betydande godsmängder transporteras eller kan påräknas. Enligt föredragandens mening bör exempelvis bandelen Forsmo–Hoting rustas upp för högre axellast. Upprustningsarbetena på bandelen Forsmo–Hoting beräknas enligt SJ ta ca tre år i anspråk och medföra en total investeringsutgift på ca 50 milj. kr. Vidare kan upprustningsarbeten bli aktuella på sträckorna Brunflo–Sveg–Mora samt Storuman–Arvidsjaur. I övrigt bör ambitionsnivån vara att standarden inte skall försämras.

Upprustningen av inlandsbanan får dock enligt föredraganden i enlighet med strukturplanens intentioner inte innebära att mera lönsamma och angelägna investeringar på andra delar av SJ:s bannät åsidosätts vilket skulle underminera SJ:s ställning som affärsverk och dess möjligheter att tillgodose trafikbehoven på affärsbanenätet samt riksnätet i övrigt. Även i fortsättningen kan således endast en begränsad del av SJ:s ordinarie investeringsmedel utnyttjas för ändamålet.

Under budgetåret 1981/82 anses sammanlagt 25 milj. kr. böra avsättas för investeringar på inlandsbanan. Investeringsvolymen bör därefter i avvaktan på de närmaste årens trafikutveckling t. v. bibehållas på denna nivå i fast penningvärde.

Föredraganden understryker vidare att den nu angivna ökningstakten för investeringarna på inlandsbanan inte utesluter en ännu snabbare upprustningstakt. En viss del av de arbeten som kan bli aktuella synes nämligen vara av sådan karaktär att arbetslösa personer i berörda regioner kring banan kan ges sysselsättning. Föredraganden finner det särskilt angeläget att SJ när det gäller inlandsbanan likaväl som i fråga om övriga delar av bannätet har en hög beredskap för att snabbt kunna sätta i gång arbeten på olika delar av banan när detta är önskvärt ur arbetsmarknadssynpunkt. Det förutsätts därför att SJ tillsammans med länsarbetsnämnderna inventerar vilka arbeten som kan vara lämpliga att utföras som beredskapsarbeten för att därmed bidra till att upprustningen av inlandsbanan kan ske i snabbare takt. Det ankommer således på SJ att med beaktande av möjligheterna att få vissa arbeten utförda som beredskapsarbeten se till att upprustningen av inlandsbanan totalt sett kan bedrivas så rationellt och sammanhängande som möjligt.

Utskottet godkänner för sin del vad föredraganden härom anfört samt finner under hänvisning till innebörden därav några särskilda framställningar i ämnet från riksdagens sida av det slag motionärerna begärt ej påkallade. Motionsyrkandena avstyrks därför.

I motion 1980/81: 765 (c) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning och utbyggnad av partiellt dubbelspår på *västkustbanan*.

Redan i betänkande TU 1979/80: 10 framhöll utskottet att det torde kunna förutsättas att frågorna härom även aktualiseras inom ramen för den fortlöpande sysselsättningspolitiska, regionalpolitiska och trafikpolitiska planeringen. Utskottet erinrade också om tidigare beslut från riksdagens sida om en lösning av järnvägssituationen i Halmstadsområdet samt förutsatte att arbetena härmed snarast påbörjas.

I budgetpropositionen framhålls nu att västkustbanan tillhör de delar av SJ:s bannät där kapacitetsproblemen är så allvarliga att åtgärder måste vidtas inom en snar framtid. Förlängda mötesspår på stationerna samt anläggande av dubbelspår på de mest belastade delarna är nödvändiga åtgärder om trafikbehoven skall kunna tillgodoses.

Som ett led i utbyggnaden av västkustbanan har regeringen i mars 1979 föreskrivit att en omläggning av järnvägslinjen Halmstad—Getinge får ske under vissa förutsättningar. Omläggningen skall finansieras dels med beredskapsmedel, dels av Halmstads kommun, statens vägverk och SJ. Den totala investeringsutgiften för själva järnvägsomläggningen har beräknats till 127 milj. kr. i 1980/81 års priser. Järnvägsomläggningen är också angelä-

gen med hänsyn till de trafiksäkerhetsvinster som kan göras genom slopande av ett 50-tal järnvägskorsningar inom Halmstads kommun. Arbetena kommer enligt propositionen att startas så snart arbetsmarknadsläget enligt regeringens bedömning motiverar det.

Utskottet finner det alltjämt angeläget att så sker och vill i övrigt kraftigt understryka föredragandens uttalanden i frågan ävensom vad utskottet tidigare anfört. Med hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att arbetena snarast kommer till stånd bör motionen lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1980/81: 1730 (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen genom omdisponering av befintliga medel ställer erforderliga resurser till SJ:s förfogande för en omedelbar elektrifiering av *bandelen Karlskrona–Kristianstad.*

I propositionen erinras i denna fråga om att regeringen år 1977 gav SJ i uppdrag att undersöka de åtgärder som kan vidtas för att förbättra järnvägskommunikationerna på bandelen Karlskrona–Kristianstad som ingår i riksnätet. Denna bandel uppfyller redan de standardkrav som enligt det trafikpolitiska beslutet år 1979 ställs på banor som skall ingå i riksnätet.

SJ redovisade sitt uppdrag år 1979 och angav därvid vissa möjliga åtgärder. En elektrifiering av banan skulle kosta ca 60 milj. kr. i 1978 års prisnivå och förkorta restiden för persontörande tåg med ca 2 minuter. Tillsammans med en del bangårdsombyggnader och viss spårupprustning till en kostnad av ytterligare 60 milj. kr. skulle detta ge en restidsvinst av 10 minuter. För ca 150 milj. kr. skulle restiden kunna förkortas med ca 20 minuter utan elektrifiering. Enligt SJ är investeringarna till ingen del företagsekonomiskt lönsamma.

Inom kommunikationsdepartementet har vidare, enligt propositionen, en bedömning gjorts av de samhällsekonomiska effekterna av en elektrifiering och upprustning av bandelen Karlskrona–Kristianstad med anledning av SJ:s utredning. Därvid har framkommit att en elektrifiering och upprustning i enlighet med de redovisade alternativen inte är samhällsekonomiskt motiverad. De fördelar som står att vinna i form av restidsvinster, bekvämlighet etc. står således inte i proportion till de investeringsutgifter som är nödvändiga. Föredraganden påpekar dock i sammanhanget att SJ planerar vissa nödvändiga upprustningsarbeten som kommer att medge en högsta hastighet för loktåg på 100 km/tim. Vissa åtgärder sägs också kunna vara motiverade om sysselsättningssituationen i området kräver att särskilda insatser måste göras.

En sådan situation föreligger enligt utskottets uppfattning redan. Med godkännande av vad föredraganden i ämnet anfört förutsätter utskottet därför att åtgärder av angivet slag nu övervägs samt att regeringen snarast låter pröva hur desamma lämpligen bör verkställas. Utskottet är däremot inte berett att biträda motionärernas yrkande att resurser för ändamålet

ställs till SJ:s förfogande genom en omdisponering av befintliga medel och avstyrker följaktligen yrkandet härom.

1.4.2 Övriga motionsledes aktualiserade upprustningsfrågor

I fråga om de trafiksvaga bandelar, vilka i den trafikpolitiska propositionen föreslagits bli föremål för prövning av fortsatt persontrafik resp. ytterligare utredning, ansåg riksdagen, som förut nämnts, att i princip samtliga dessa borde bli föremål för ytterligare utredning inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen. De huvudmän eller de kommuner som skulle komma att ingå i den organisation som enligt statsmakternas beslut skall finnas för den lokala och regionala kollektivtrafiken i länen skulle därvid få möjlighet att förutsättningslöst överväga vilka bandelar som skall ingå i det framtida regionala och lokala persontrafiksystemet.

Beträffande de bandelar där en nedläggningsprövning redan inletts i enlighet med tidigare riksdagsbeslut (TU 1975/76: 19, rskr 1975/76: 209) skulle hinder dock ej föreligga för ett fullföljande av prövningen i enlighet med vad som föreslagits i propositionen i detta avseende.

Vidare fann riksdagen att en stor del av de motionsledes framförda yrkandena om särskild upprustning och/eller utbyggnader avsåg sådana bandelar eller var av sådan art att resultatet av de fortsatta utredningarna om olika bandelars framtida funktion rimligen måste avvaktas innan ställning kunde tas till förslagen. Detta innebar dock inte att statens ansvar för underhållet på berörda sträckor finge eftersättas.

De uttalanden som från riksdagens sida i samband därmed gjordes äger alltjämt giltighet. Vid de bedömningar som nu skall ske beträffande olika investeringsobjekt måste vidare – med beaktande inte minst av det samhällsekonomiska läget – noggranna bedömningar göras. Särskild hänsyn måste därvid tas till industrins och kollektivtrafikens behov.

Nu pågående utrednings- och förhandlingsarbete m. m. på området bör enligt utskottets uppfattning påskyndas och snarast möjligt slutföras. I avvaktan på resultatet härav och under hänvisning jämväl i övrigt till det anförda finner utskottet följande motionsyrkanden böra lämnas utan åtgärd.

Det gäller motionerna 1980/81: 454 (s) om upprustning av *Västerdalsbanan*, 1980/81: 576 (c) om *järnvägslinjerna i Kalmar län*, yrkandena 2–5, 1980/81: 992 (s) och 1980/81: 1352 (m), båda om upprustning av *järnvägslinjen Falköping–Landeryd*, 1980/81: 1325 (s) om upprustning av *järnvägslinjen Gårdsjö–Håkantorp* och 1980/81: 1356 (m, fp) om *järnvägstrafiken i Södermanlands län*.

Det gäller vidare motionerna 1980/81: 1470 (s) i vad avser *investeringar i Värmlands järnvägar* – med undantag dock av inlandsbanan och NKIJ-banan som av utskottet behandlas i det följande, 1980/81: 1734 (c) och 1980/81: 1493 (fp), båda i vad avser *järnvägslinjen Eslöv–Tomelilla*, samt 1980/81: 1742 (m) om *järnvägslinjen Götene–Nossebro*.

Det gäller likaledes motionerna 1980/81: 756 (vpk) om *industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum* samt 1980/81: 569 (s) om elektrifiering av *Fryksdalsbanan* och 1980/81: 1470 (s) i denna del.

Utskottet vill i anslutning härtill dock understryka föredragandens uttalande i årets budgetproposition att det även på de övriga delar av det ersättningsberättigade bannätet – alltså utanför riksnätet – i vissa fall krävs investeringar under 1980-talet på sträckor där trafiken t. v. behålls. SJ har således också ett ansvar för att dessa banor underhålls i erforderlig utsträckning.

Investeringarna i och underhållet av de mest trafiksvaga bandelarna måste vidare enligt föredraganden avvägas med hänsyn till pågående eller planerad översyn av den framtida trafikeringen enligt det trafikpolitiska beslutet. Härmed avses vad gäller persontrafiken de undersökningar som skall företas av transportrådet och av de regionala trafikhuvudmännen. Det anses lämpligt att SJ och transportrådet samråder när det gäller planeringen av investeringar och större underhållsarbeten på trafiksvaga bandelar som ligger utanför riksnätet. Föredraganden avser att senare föreslå regeringen att utfärda närmare föreskrifter för detta. Vad gäller godstrafiken avses den prövning som sker av de trafiksvagaste godsbanorna enligt den av riksdagen fastställda handläggningsordningen.

Föredraganden erinrar slutligen om att SJ redan i dag har kontakt med många företag för att närmare klarlägga förutsättningarna för järnvägstransport på det ersättningsberättigade nätet. Det förutsätts också att SJ bygger ut denna kontaktverksamhet för att kunna öka transporterna och därmed intäkterna.

Utskottet, som understryker vad föredraganden sålunda anfört, finner med hänvisning bl. a. härtill yrkandet i motion 1980/81: 1734 (c) om underhållsmedel till järnvägslinjen Eslöv–Tomelilla inte påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1980/81: 229 (vpk) begärs att riksdagen hos regeringen hemställer att åtgärder vidtas för att överföra *Nordmark-Klarälvens Järnvägar* (NKlJ) i statlig ägo och inordna företaget i det övriga järnvägsnätet. Även i motion 1980/81: 570 (s) begärs ett förstatligande av NKlJ-banan. Önskemål härom framförs vidare i motion 1980/81: 1470 (s).

Utskottet vill med anledning härav erinra om att banan är i privat ägo och att först nyligen begäran gjorts hos regeringen om statens övertagande av viss del av banan. Under hänvisning härtill och då någon ytterligare framställning i ärendet ej nu synes påkallad avstyrker utskottet yrkandena i fråga.

I motion 1980/81: 997 (vpk) begärs att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att möjligheterna till *ökade tåguppehåll* i Uppland, i första hand vid stationerna Bålsta, Alsike och Örbyhus/Skyttorp, klarläggs. I motion 1980/81: 1733 (c) yrkas att riksdagen hos regering-

en begär att *bättre motorvagnar* sätts in på sträckan Gävle–Ljusdal samt att målsättningen för persontrafiken för orterna vid norra stambanan inom Gävleborgs län anges till varannantimmesförbindelse med Stockholm. I motion 1980/81: 313 (c) slutligen begärs att riksdagen uttalar att de *nya och moderna motorvagnar* som SJ köpt in sätts i trafik omgående på bandelen Nässjö–Nybro för att stimulera en ökad persontrafik.

Utskottet anser emellertid att det närmast bör ankomma på SJ att i sin löpande driftplanering och vid sin tur- och tidtabellsplanering m. m. pröva frågor av det slag motionärerna sålunda aktualiserat. Under hänvisning härtill avstyrks yrkandena i fråga.

I motion 1980/81: 1340 (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna det fortsatta behovet av *vagnslasttrafik* vid järnvägsstationerna i Broaryd, Skeppshult, Forsheda och Kvillsfors i enlighet med vad som anförts i motionen.

Då frågorna härom, enligt vad utskottet inhämtat, efter särskild framställning f. n. bereds inom kommunikationsdepartementet kan utskottet inte finna någon åtgärd från riksdagens sida i ämnet påkallad och avstyrker därför motionen.

Yrkandet i motionen 1980/81: 997 (vpk) att *viadukt* över *motorvägen vid Enköping* snarast byggs och att den nedlagda *järnvägen Enköping–Uppsala* rustas upp och åter sätts i trafik avstyrks likaledes av utskottet.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1980/81: 1339 (s) om upprustning av *nedlagda järnvägsstationer m. m.*

1.5 Vissa taxe-, service- och bemanningsfrågor

I motion 1980/81: 455 (c) yrkas att riksdagen beslutar att av regeringen begära åtgärder för att åstadkomma överensstämmelse mellan priset för *malmtransporterna* och SJ:s verkliga kostnader för denna del av sin verksamhet.

Med anledning av budgetpropositionen 1980 (prop. 1979/80: 100 bil. 9) framlades i riksdagen motioner med innebörden att fraktavtalet mellan LKAB och SJ skulle omprövas. Motiveringen var att SJ:s intäkter i trafiken på malmbanan skulle vara orättmätigt stora. Utskottet anförde i sitt betänkande (TU 1979/80: 10) bl. a. att varken regeringen eller riksdagen bör ingripa i SJ:s prisöverenskommelser. Vidare uttalade utskottet att när det gäller malmbaneavtalet dock starkt skiljaktiga meningar synes föreligga i vad avser grunderna för avtalet, såsom bedömningen av kapital- och förräntningskostnaderna för banan m. m. Utskottet anförde att det från samhällsekonomisk synpunkt är av vitalt intresse att transportförhållandena utformas så att de särskilda betingelser som råder i malmfälten tas till vara. Enligt utskottets mening borde därför en samhällsekonomiskt över-

gripande bedömning av den nuvarande situationen komma till stånd. Riksdagen beslöt i enlighet med utskottets förslag.

Enligt vad som nu anförs i proposition 1980/81: 128 – om vissa företag inom Statsföretagsgruppen – kommer kommunikationsdepartementet att under hösten 1981 framlägga förslag hur fraktkostnaderna kan reduceras för LKAB:s malmtransporter. Avsikten är att denna reduktion skall påbörjas fr. o. m. år 1982. Vad gäller transportkostnaderna för år 1981 har dessa beaktats vid beräkningen av det förlusttäckningsbidrag som redovisas i proposition 1980/81: 128.

Vidare må nämnas att enligt vad utskottet erfarit den norske samferdselsministern och den svenska kommunikationsministern kommit överens om att låta göra en förutsättningslös analys av transporterna på malmbanan mellan Kiruna och Narvik. LKAB, De Norske Statsbaner och SJ skall tillsammans göra analysen och bl. a. överväga en rationell organisation av hela transportkedjan från gruva till hamn. Möjligheterna att göra besparingar skall kartläggas. Analysen beräknas vara klar under detta år.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet motionen i fråga inte nu påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1980/81: 465 (s) hemställs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om SJ:s *taxesättning*. Framför allt från Norrlandshamnarnas sida hävdas enligt motionärerna att SJ har utnyttjat de nya trafikpolitiska riktlinjerna för att med en hård marginalkostnadsprissättning konkurrera med sjöfarten om massgods. Klart anses också vara att SJ numera arbetar med mycket stora rabatter på gods som annars brukar fraktas sjöledes. I motionen lämnas en rad exempel härpå.

Det är enligt motionen både från trafikpolitisk och regionalpolitisk synpunkt utomordentligt angeläget att man får en fraktprissättning som ger en samhällsekonomiskt riktig fördelning av godset mellan olika transportslag. En objektiv granskning av de principer för taxesättning som SJ tillämpat och som blivit föremål för kritik från hamnarnas sida bör därför komma till stånd. En sådan granskning kan lämpligen ske antingen inom ramen för den utredning om kustsjöfarten som regeringen tillsatt eller i annan form.

Utskottet vill med anledning härav hänvisa till vad som i det föregående anförts om SJ:s prisöverenskommelser och företagets förmåga att konkurrera på lika villkor. I sammanhanget må dock erinras om att 1979 års trafikpolitiska beslut innebar att vid de trafikpolitiska övervägandena större hänsyn än tidigare skall tas till de samhällsekonomiska aspekterna. Utskottet förutsätter vidare att vissa av de i motionen aktualiserade frågorna kommer att uppmärksammas i samband med utrednings- och beredningsarbetet om kustsjöfarten m. m. samt om sjöfartens roll i trafikpolitiken. Under hänvisning härtill finner utskottet motionärernas yrkande inte nu böra föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrker därför motionen.

I motion 1980/81: 453 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag om utformning av regler för rörelsehindrade att få utnyttja *förstaklassvagn* på järnväg *utan extra tillägg*.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att enligt förslagen i proposition 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik riksdagen i juni 1979 beslöt att samtliga färdmedel och terminaler successivt skall handikappanpassas. Handikappanpassningen av kollektivtrafiken föreskrevs samtidigt i en särskild lag. Det nyinrättade transportrådet fick i uppgift att planera, initiera och följa upp handikappanpassningen samt svara för en samordnande normgivning. Samtidigt inrättades på försök för en tid av tre år en ny transporttjänst för vissa mycket gravt handikappade, benämnd riksfärdtjänst.

Syftet med riksfärdtjänsten är att en särskild grupp som från kommunikationssynpunkt är mycket gravt handikappad skall ges möjlighet att göra längre resor inom landet.

En resa inom ramen för riksfärdtjänsten förutsätts i normalfallet ske med reguljärt fjärrtrafikmedel. Den handikappade resenären betalar själv vad en järnvägsbiljett i andra klass för samma sträcka skulle kosta oavsett färdsätt. Anslutningsresor i hem- och besökskommuner sker vanligen med kommunal färdtjänst som resenären erlägger avgift för enligt gällande regler för den kommunala färdtjänsten.

20 milj. kr. per år har anvisats av riksdagen för försöksverksamheten. Dessa medel är främst avsedda att täcka skillnaden mellan den faktiska kostnaden för distansresan och priset för en järnvägsbiljett i andra klass.

Syftet med försöksverksamheten är att ge ett förbättrat beslutsunderlag inför ett slutligt ställningstagande till ett system med riksfärdtjänst. En särskild nämnd, riksfärdtjänstnämnden har ansvaret för försöksverksamheten.

Nämnden har fastställt vissa riktlinjer för försöksverksamheten. Av dessa framgår vilka som är berättigade till riksfärdtjänst, hur tillstånd meddelas, hur resorna organiseras och hur kostnaderna fördelas m. m. Fr. o. m. år 1981 kommer vidare den lokala och regionala kollektivtrafiken i flertalet län att samordnas av en gemensam huvudman. Härigenom skapas möjligheter att anknyta den kommunala färdtjänsten till trafikplaneringen i övrigt.

Motionärernas önskemål synes sålunda redan tillgodosett varför motionen inte bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

Då utskottet förutsätter att i förenämnda verksamhet även uppmärksammas den i motion 1980/81: 1335 (s) upptagna frågan om *avgiftsfri pollettering* av handikapphjälpmedel synes inte heller denna motion böra påkalla någon åtgärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller yrkandet i motionen 1980/81: 1344 (m) om att SJ vid den fortsatta handikappanpassningen av trafiken utökar och förbättrar

rullstolsservicen på stationerna. En sådan utökning pågår f. ö. redan nu enligt vad utskottet erfarit.

I motion 1980/81: 753 (s) begärs att riksdagen uttalar sig för bättre service inom SJ för *hörselskadade* resenärer.

I motion 1980/81: 999 (vpk) begärs att riksdagen uttalar sig för en utökning av *servicen från AB Trafikrestauranger* i enlighet med vad som anförs i motionen samt begär förslag av regeringen härom. Vidare yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag om *personalförstärkning* på tågen för uppehållande av bättre ordning.

I motion 1980/81: 1331 (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av *bättre service* på tågen, utflyttning av *städverksamheten* till lämpliga järnvägsorter i landet och överlåtelse av städverksamheten till entreprenörer.

I sitt betänkande TU 1978/79: 18 pekade utskottet på betydelsen av att även andra åtgärder – förutom taxeåtgärder – vidtas för att åstadkomma ett mer effektivt utnyttjande av järnvägen och öka dess attraktivitet och konkurrensförmåga, i fråga om såväl person- som godstrafik. För att kunna vidta erforderliga förbättringar av banstandarden, öka trafik- och driftsäkerheten, anskaffa lok, vagnar och godshanteringsutrustning, modernisera och bygga ut stationer och godsterminaler m. m. krävdes emellertid investeringsmedel.

Andra åtgärder – som inte vore primärt beroende av tillgången på sådana medel – vore t. ex. ökat samarbete med andra trafikföretag, förstärkt marknadsföring och förbättringar av servicen beträffande såväl person- som godstrafiken. När det gäller persontrafiken underströk utskottet bl. a. betydelsen av att resenärerna har tillgång till klimatskyddade väntutrymmen och kan få trafikinformation m. m. även på tider då stationerna är obemannade. Enklare och mera lättlästa tidtabeller och en förbättrad tidtabellsanpassning mellan olika trafikmedel vore exempel på andra åtgärder som minskar väntetider och ökar de kollektiva trafikmedlens attraktivitet.

Till förut nämnda slag av åtgärder kan även räknas de önskemål om bättre service för hörselskadade, bättre restaurangservice och förbättrad städning samt upprättande av en bättre ordning på tågen som tagits upp i nu berörda motioner.

Utskottet har senast i sitt betänkande TU 1979/80: 10 understrukit vikten av att servicen på SJ i skilda hänseenden förbättras. Beträffande här aktualiserade frågor må vidare nämnas att enligt vad utskottet erfarit en översyn f. n. pågår av informationsservicen på stationer och i tåg. Beträffande ordningen på tågen förs överläggningar med polis- och militärmyndigheterna. Städningsverksamheten är i stor utsträckning redan utflyttad från Stockholm och ett omfattande samarbete med större entreprenör på området pågår, innebärande förhyrning av företagets tjänster.

Utskottet finner det alltjämt angeläget att servicefrågorna tillmäts största vikt. Framför allt gäller detta upprätthållande av ordningen på tågen och motverkande av de med förekommande fall av alkoholförtäring på dessa förenade olägenheterna för den resande allmänheten. Utskottet förutsätter därför att SJ med än större uppmärksamhet och kraft följer utvecklingen på området samt vidtar härav föranledda åtgärder.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet någon särskild framställning i ämnet från riksdagens sida f. n. dock ej erforderlig och avstyrker därför yrkandena i fråga.

Detsamma gäller yrkandet i motion 1980/81: 999 (vpk) om skärpning av gällande bestämmelser om förbud mot *alkoholförtäring* på tåg.

I motion 1980/81: 999 (vpk) yrkas att riksdagen uttalar sig för förbättrade resevillkor för *allergiker* i enlighet med vad som anförts i motionen. Motionärerna framhåller därvid att enligt tidigare gällande bestämmelser hundar fick medtas endast i andra klass rökkupé. I dag får hundar och andra sällskapsdjur åka i alla resandevagnar utom ligg- och sovvagnar. SJ har alltså enligt motionärerna försämrat möjligheterna för allergiker att resa utan att få besvär. Andra trafikgrenar försöker förbättra dessa möjligheter, exempelvis SL i Stockholm. Motionärerna föreslår därför att speciella kupéer för allergiker inrättas i likhet med vad som genomförts av SL. Även i motion 1980/81: 1351 (fp) begärs av liknande skäl återinförande av regeln att husdjur på tågen endast skall få medföras i rökkupéer.

Även utskottet anser frågorna härom böra tillmätas större vikt än hittills. Hundar och andra sällskapsdjur får ej annat än i undantagsfall medtas i ligg- och sovvagnar. Tågpersonalen torde vidare i förekommande fall vara behjälplig vid erforderligt platsbyte i tågen. Utskottet förutsätter emellertid att SJ även fortsättningsvis vederbörligen uppmärksammar frågorna härom.

Då någon särskild framställning från riksdagens sida ej synes erforderlig avstyrks dock yrkandena härom.

I särskild ordning torde få prövas den i motion 1980/81: 209 (vpk) upptagna frågan om *tvåbemanning* av lok – i första hand på nattågen – som inrymmer högst betydande ekonomiska aspekter och främst får ses som en avtals- och förhandlingsfråga närmast berörda parter emellan. Utskottet utgår också från att frågan härom övervägs även i sammanhang med säkerhetsfrågorna. Någon åtgärd från riksdagens sida synes f. n. dock inte erforderlig, varför motionen avstyrks.

1.6 Järnvägstrafikförbindelserna till kontinenten m. m.

I propositionen tas också upp frågan om de framtida *järnvägstrafikförbindelserna till kontinenten*. Trafiken är f. n. uppdelad mellan olika färje-

leder. Mellan Helsingborg och Helsingör driver Danske Statsbaner (DSB) trafik med sex färjor och mellan Malmö och Köpenhamn driver SJ trafik med en tågfärja. Vidare driver SJ i samarbete med Deutsche Reichsbahn (DR) trafik mellan Trelleborg och Sassnitz. Linjen trafikeras med tre svenska och tre DR-färjor. Slutligen trafikeras linjen Ystad–Swinoujscie med två polska färjor.

Under senare år har enligt propositionen diskuterats några alternativa lösningar för SJ:s utlandstrafik. De utredningar som genomförts har uteslutande gällt förbindelser via Danmark.

Det järnvägsalternativ som undersökts, senast av 1975 års danska och svenska Öresundsdelegationer och som har redovisats i betänkandet (SOU 1978: 18) Öresundsförbindelser, är en tunnel mellan Helsingborg och Helsingör för person- och godstrafik. Den nuvarande färjetrafiken mellan Helsingborg och Helsingör skulle därvid behållas för lastbilar och personbilar. Förberedelsetiden för en sådan tunnelförbindelse är 3–4 år och byggnadstiden ca 5 år.

Den totala investeringsutgiften för en enkelspårig tunnel, inkl. en nödvändig, med kapacitetsutvidgningar sammanhängande utbyggnad av sträckan Åstorp–Helsingborg till dubbelspår samt vissa arbeten i Helsingborg, skulle för Sveriges vidkommande uppgå till ca 910 milj. kr. i prisnivå januari 1980 enligt Öresundsdelegationens och SJ:s beräkningar. Härav uppgår kostnaden för tunneln till 760 milj. kr. Motsvarande kostnad för Danmark skulle uppgå till ca 850 miljoner svenska kronor, dvs. en total tunnelkostnad på ca 1,6 miljarder svenska kronor.

SJ förordar att en tunnel byggs mellan Helsingborg och Helsingör men har även angett att verket inte kan förränta mellan 400 och 500 milj. kr. av den svenska kostnadsandelen. SJ har därför utrett möjligheten att i stället inrätta en tågfärjeförbindelse för godstrafiken över Öresund. På grund av att DSB motsatt sig en utbyggnad av tågfärjeleden Helsingborg–Helsingör har följande färjealternativ utretts: Helsingborg–Köpenhamn, Landskrona–Köpenhamn samt Malmö–Köpenhamn. Samtliga färjealternativ förutsätter att persontrafiken behålls mellan Helsingborg och Helsingör via en ny färjeterminal nära Helsingborgs nuvarande centralstation. SJ har i april 1980 till regeringen översiktligt redovisat förutsättningarna för en färjetrafik i dessa relationer. Bland de färjealternativ som SJ således hittills studerat är enligt SJ en förbindelse mellan Helsingborg och Köpenhamn att föredra från transportekonomisk synpunkt under överskådlig tid.

Enligt föredragandens mening är det osannolikt att hela den kapacitet som en järnvägstunnel erbjuder är nödvändig för att tillgodose trafikbehoven under överskådlig tid. Eftersom SJ inte heller kan förränta en stor del av den svenska investeringsutgiften i en järnvägstunnel bör vidare enligt föredraganden en tunnelförbindelse f. n. inte komma till stånd.

Järnvägstrafikförbindelserna med kontinenten och de danska öarna bör vidare enligt föredraganden baseras på färjetrafik som utgör en flexibel

lösning och medger att kapaciteten relativt enkelt och snabbt kan anpassas till en ändrad trafikefterfrågan. Det är härvid av största vikt att tågfärjetrafiken mellan Sverige och utlandet byggs upp på ett sådant sätt att den kan utgöra ett effektivt bidrag till att förbättra SJ:s ekonomi.

På leden Trelleborg–Sassnitz kommer vidare enligt propositionen en ny tågfärja att sättas in under hösten 1981. SJ räknar också enligt nuvarande planer med att ytterligare en tågfärja kan behöva sättas in vid slutet av 1980-talet för att ersätta en äldre färja och klara en förväntad trafikökning. Investeringsutgiften för den senare färjan har av SJ beräknats till ca 200 milj. kr. i prisnivå december 1980.

I anslutning härtill nämns att färjetrafiken för passagerare och bilar i södra Öresund har lagts om. Samsegling förekommer sedan november 1980 mellan det nybildade svenska bolaget Scandinavian Ferry Lines och danska DSØ. Avsikten är enligt föredraganden att med hjälp av rationella trafiklösningar få till stånd en på sikt ekonomiskt bärkraftig färjetrafik i de olika trafikrelationerna i södra Öresund. Åtgärderna innebär ingen belastning på SJ:s investeringsanslag.

Utskottet som för sin del finner sig kunna godta vad föredraganden sålunda anfört förutsätter vidare att regeringen med uppmärksamhet följer utvecklingen på området. I anslutning härtill vill utskottet också framhålla att såväl SJ som berörda kommuner för sin planering är beroende av att frågorna om Öresundsförbindelserna får en snar lösning. Under hänvisning härtill och i avvaktan på det fortsatta utrednings- och förberedelsearbetet finner utskottet någon åtgärd från riksdagens sida ej påkallad med anledning av yrkandena 1 och 4 i motion 1980/81: 1493 (fp) om *tågfärjeförbindelsen* mellan Helsingborg och Köpenhamn, m. m. Detsamma gäller yrkandena i motion 1980/81: 267 (c) om *båt- och färjetrafiken* över södra Öresund och 1980/81: 1916 (c) om bättre *båt- och färjeförbindelser* över Öresund. Motionsyrkandena i fråga avstyrks därför.

1.7 Övriga motionsyrkanden

I motion 1980/81: 761 (c) yrkas att riksdagen uttalar som önskvärt att överläggningar genomförs mellan skolmyndigheterna och SJ för att åstadkomma största möjliga användning av tåg för *transport av skolelever*.

Utskottet kan för sin del inte finna något sådant uttalande från riksdagens sida påkallat. I de särskilda fall där behov av överläggningar av detta slag konstateras föreligga förutsätter utskottet att initiativ härtill tas av vederbörande lokala och regionala skol- och trafikmyndigheter m. m. Under hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motion 1980/81: 994 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att SJ bör ha obligatorisk skyldighet att i god tid upplysa berörda hälsovårdsnämnder om sina *körplaner för ogräsbekämpningståg*. När SJ skall bespruta sina banvallar med bekämpningsmedel mot ogräs

kontaktas enligt motionärerna inte alltid hälsovårdsnämnderna i berörda kommuner om tågens körplaner. Hälsovårdsmyndigheterna har dock som uppgift att bevaka att känsliga områden med fridlysta växter och vattentäkter inte kommer till skada. Den kommun inom vars område SJ tänker bespruta anses därför böra få meddelande i god tid.

Utskottet får med anledning härav anföra följande. Naturvårdsverket har nyligen i skrivelse till Riksdagens ombudsmän – i ärende om informationsskyldighet vid besprutning av banvallar – framhållit att det helt överensstämmer med verkets uppfattning att SJ inte har någon skyldighet att informera om planerade besprutningar med bekämpningsmedel av spårområden inberäknat banvallar. SJ har trots det under tidigare år informerat hälsovårdsnämnder om alla planerade besprutningar. Informationsskyldigheten vid besprutningar regleras i 36 § kungörelsen (1973:334) om hälso- och miljöfarliga varor och i den av produktkontrollnämnden med stöd av 36 § utfärdade tillämpningskungörelsen med föreskrifter om spridning av bekämpningsmedel m.m. över område där allmänheten fritt får färdas (PKFS 1976: 1). Denna kungörelse kom till för att tillgodose allmänhetens många gånger berättigade intresse av att kunna undvika nyligen besprutade områden. Det motivet kan enligt verket inte åberopas vad gäller sådana områden där allmänheten inte har någon rätt att fritt färdas, exempelvis SJ:s spårområden. Produktkontrollnämnden har därför inte heller funnit att det finns behov för en obligatorisk förhandsanmälan av besprutningar över sådant område.

Kommunförbundet, SJ och produktkontrollbyrån vid naturvårdsverket har enligt skrivelsen kommit överens om att gemensamt ta fram ett informationsmaterial om besprutningen där behovet, preparationsegenskaper, regler för sprutoperatören och eventuella risker för hälsa och miljö skall belysas. Denna information skall i fortsättningen tillställas hälsovårdsnämnderna. Den information som tidigare har lämnats av SJ och den som nu planeras är mycket omfattande jämfört med den som normalt lämnas vid spridning av bekämpningsmedel.

I information till Svenska kommunförbundet från SJ:s sida har vidare framhållits att SJ anser årligt meddelande till hälsovårdsnämnderna ej vara behövligt så länge som nuvarande metoder tillämpas och samma preparat används. Skulle förändringar härvidlag ske kommer däremot hälsovårdsnämnderna att underrättas härom.

Det anges vidare vara omöjligt för SJ att på förhand lämna bindande besked om tider för besprutningarna. Såväl den restriktivitet som SJ själv ålagt sig i fråga om besprutningarnas genomförande – besprutning får t.ex. ej ske under vissa väderleksförhållanden – som förändringar i tågföringen kan nämligen medföra förskjutningar i tidsplanerna.

Under hänvisning till det anförda kan utskottet inte finna någon skrivelse till regeringen i ämnet från riksdagens sida påkallad och avstyrker därför motionen i fråga.

1.8 Särskilda frågor

Under avsnittet *Särskilda frågor* hemställs i propositionen att riksdagen godkänner vad föredraganden anfört beträffande den närmare inriktningen av SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet.

Utskottet har under resp. avsnitt i det föregående berört de väsentligare delarna härav. I övrigt finner utskottet förslagen i nu förevarande sammanhang inte föranleda någon erinran eller särskilt uttalande från utskottets sida.

2 Anslaget Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.

Ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer utgår sedan budgetåret 1964/65 enligt riksdagsbeslut år 1963 (prop. 1963: 191, S3LU 1963: 1, rskr 1963: 424). Riksdagen har vidare (TU 1978/79: 18, rskr 1978/79: 419) godkänt de av regeringen i den förut nämnda propositionen 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik förordade principerna för beräkning av ersättningen. Ersättningens storlek grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning. För den senaste undersökningen, som genomfördes år 1978, lämnades en redogörelse i proposition 1978/79: 100 (bil. 9 s. 152).

Föredraganden säger sig vid sin bedömning av de olika faktorer som påverkar behovet av ersättning för nästa budgetår har räknat med en något högre intäktsnivå än vad SJ gjort. Anslaget anses därför böra beräknas till 858,6 milj. kr., vilket innebär en ökning med ca 85 milj. kr. jämfört med innevarande budgetår.

SJ anses vidare böra få ersättning med 2,1 milj. kr. för de övergångsvisa taxenedsättningar som förekommer i samtrafik mellan järnvägsnätet och vissa platser vid nedlagda järnvägslinjer.

Ersättning för vissa icke lönsamma järnvägsstationer föreslås vidare utgå med oförändrat 3,8 milj. kr. Ersättningen avser stationer på affärsbanenätet som regeringen under tidigare år ålagt SJ att bibehålla sedan resp. kommun gjort framställning härom.

Medelsbehovet för ersättning till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1981/82 uppgår därmed till (858,6 + 2,1 + 3,8) 864,5 milj. kr.

Förslaget tillstyrks av utskottet, som jämväl lämnar utan erinran vad föredraganden i sammanhanget i övrigt anfört.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker yrkande 2 i motion 1980/81: 766 (partimotion, vpk) att till förevarande ändamål skall anvisas ytterligare 78,5 milj. kr. samt att anslaget skall tas upp med 943 milj. kr.

3 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *dubbelspår Älvsjö–Flemingsberg och pendeltågsstation vid Flemingsberg*
   att riksdagen
   a. med godkännande av propositionens förslag i denna del avslår motionerna 1980/81: 567 (vpk), 1980/81: 762 (fp) och 1980/81: 1744 (s) yrkande 12 i motsvarande del,
   b. avslår motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 12 i vad avser beviljande av medel om 20 milj. kr. för nämnda dubbelspår m. m. under anslaget till Statens järnvägar,
2. beträffande *utökning av viss pendeltågstrafik*
   att riksdagen avslår motion 1980/81: 983 (vpk) yrkande 2,
3. att riksdagen med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1980/81: 766 (vpk) yrkande 1 och 1980/81: 1744 (s) yrkande 12 i återstående del till *Statens järnvägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 1 586 500 000 kr.,
4. att riksdagen godkänner att statens järnvägar får långtidsförhyra rullande materiel eller träffa hyresköpsavtal avseende materiel motsvarande ett anskaffningsvärde av högst 40 000 000 kr.,
5. att riksdagen medger att statens järnvägars statskapital får sättas ned med 180 000 000 kr.,
6. beträffande *långsiktig investeringsplan för SJ*
   att riksdagen avslår motion 1980/81: 766 (vpk) yrkande 3,
7. beträffande *samordning mellan de statliga trafikverken*
   att riksdagen lämnar motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 5 utan åtgärd,
8. beträffande *samordning av transporter på landsväg, järnväg och till sjöss*
   att riksdagen avslår motion 1980/81: 1334 (c),
9. beträffande *särskild utredningsman för samverkan mellan SJ och postverket*
   att riksdagen avslår motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 6,
10. beträffande *upprustning av järnvägsstationer*
    att riksdagen
    a. avslår motion 1980/81: 999 (vpk) yrkande 1 om upprustning av vänthallar m. m.,
    b. avslår motionerna 1980/81: 451 (s) och 1980/81: 983 (vpk) yrkande 1 båda om upprustning av järnvägsstationen Södertälje södra,
    c. avslår motion 1980/81: 997 (vpk) yrkande 1 om upprustning av järnvägsstationen i Uppsala,
11. beträffande *bevarande av kulturhistoriskt värdefulla järnvägsbyggnader*

att riksdagen avslår motion 1980/81: 1346 (c),

12. beträffande *säkerheten vid SJ och eldriftanläggningar*
att riksdagen
a. godkänner propositionens förslag härom,
b. lämnar motion 1980/81: 1739 (fp) utan åtgärd,
13. beträffande *projektering av en svenskbyggd rälsbuss*
att riksdagen med anledning av motion 1980/81: 1345 (fp) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
14. beträffande *handikappanpassade järnvägsvagnar*
att riksdagen med anledning av föredragandens uttalanden i denna del och motion 1980/81: 1336 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet i berörda frågor anfört,
15. beträffande *SJ:s verkstäder m. m.*
att riksdagen
a. lämnar motionerna 1980/81: 260 (s), 1980/81: 990 (vpk) och 1980/81: 1733 (c) yrkande 2, samtliga om SJ:s verksamhet i Bollnäs utan åtgärd,
b. lämnar motion 1980/81: 262 (s) om lokalisering av viss byggnads-, elektro- och signalverksamhet till Nässjö utan åtgärd,
16. beträffande *snabbtåg*
att riksdagen godkänner vad föredragande departementschefen under avsnittet Särskilda frågor härom anfört,
17. beträffande *överförande till riksnätet*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
a. motionerna 1980/81: 185 (c), 1980/81: 449 (s, m, c,), 1980/81: 463 (s, m, c, fp, vpk) och 1980/81: 576 (c) yrkande 1 samtliga avseende bandelen Bjärka/Säby–Västervik,
b. motion 1980/81: 313 (c) yrkande 1 avseende linjen Nässjö–Nybro,
c. 1980/81: 751 (c) om linjen Falköping–Landeryd,
d. 1980/81: 752 (c) om linjen Borås–Varberg,
e. 1980/81: 1727 (c) om linjen Mellerud–Bengtsfors–Arvika,
18. beträffande *inlandsbanan*
att riksdagen med godkännande av propositionens förslag i denna del
a. avslår motion 1980/81: 568 (s),
b. avslår motion 1980/81: 1470 (s) i denna del,
c. avslår motion 1980/81: 757 (c),
19. beträffande *västkustbanan*
att riksdagen med godkännande av propositionens förslag i denna del lämnar motion 1980/81: 765 (c) utan åtgärd,
20. beträffande *elektrifiering av järnvägslinjen Karlskrona–Kristianstad*
att riksdagen med godkännande av propositionens förslag i denna del avslår motion 1980/81: 1730 (s),

21. beträffande *upprustning och utbyggnad av vissa bandelar m. m.*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
a. motion 1980/81: 454 (s) om Västerdalsbanan,
b. motion 1980/81: 576 (c) yrkandena 2–5 om järnvägslinjerna i Kalmar län,
c. motionerna 1980/81: 992 (s) och 1980/81: 1352 (m) båda om järnvägslinjen Falköping–Landeryd,
d. motion 1325 (s) om järnvägslinjen Gårdsjö–Håkantorp,
e. motion 1980/81: 1470 (s) om järnvägsinvesteringar i Värmlands län utom i vad avser inlandsbanan, Fryksdalsbanan och NKlJ-banan,
f. motionerna 1980/81: 1734 (c) yrkande 1 och 1980/81: 1493 (fp) yrkande 2 båda i vad avser järnvägslinjen Eslöv–Tomelilla,
g. motion 1980/81: 1742 (m) om järnvägslinjen Götene–Nossebro,
22. beträffande *järnvägstrafiken i Södermanlands län*
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 1356 (m, fp) utan åtgärd,
23. beträffande *industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum*
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 756 (vpk) utan åtgärd,
24. beträffande *elektrifiering av Fryksdalsbanan*
att riksdagen lämnar motionerna 1980/81: 569 (s) och 1980/81: 1470 (s) i denna del utan åtgärd,
25. beträffande *underhållet av järnvägslinjen Eslöv–Tomelilla*
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 1734 (c) yrkande 2 utan åtgärd,
26. beträffande *NKlJ-banan*
att riksdagen avslår motionerna 1980/81: 229 (vpk), 1980/81: 570 (s) och 1980/81: 1470 (s) i denna del,
27. beträffande *ökade tåguppehåll och insättande av bättre motorvagnar m. m.*
att riksdagen
a. avslår motion 1980/81: 997 (vpk) yrkande 2,
b. avslår motion 1980/81: 1733 (c) yrkandena 1 och 3,
c. avslår motion 1980/81: 313 (c) yrkande 2,
28. beträffande *vagnslasttrafik vid vissa stationer*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 1340 (fp),
29. beträffande *järnvägslinjen Enköping–Uppsala*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 997 (vpk) yrkande 3,
30. beträffande *upprustning av nedlagda järnvägsstationer*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 1339 (s),
31. beträffande *fraktpriserna på malmbanan*
att riksdagen lämnar motion 1980/81: 455 (c) utan åtgärd,
32. beträffande *SJ:s fraktprissättning*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 465 (s),

33. beträffande *rabatter och service hos SJ för vissa rörelsehindrade*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
a. motion 1980/81: 453 (c),
b. motion 1980/81: 1335 (s),
c. motion 1980/81: 1344 (m),
34. beträffande *vissa servicefrågor*
att riksdagen
a. avslår motion 1980/81: 753 (s) om vissa åtgärder för hörselskadade,
b. avslår motion 1980/81: 999 (vpk) yrkande 3 och 1980/81: 1331 (m) yrkande 1 båda om utökning av servicen från AB Trafikrestauranger,
c. avslår motion 1980/81: 1331 (m) yrkandena 2 och 3 om städverksamheten på tågen,
d. avslår motion 1980/81: 999 (vpk) yrkande 4 om personförstärkning på tågen,
e. avslår motion 1980/81: 999 (vpk) yrkande 2 i vad avser skärpning av gällande förbud mot alkoholförtäring på tåg,
f. avslår motionerna 1980/81: 999 (vpk) yrkande 2 i denna del och 1980/81: 1351 (fp) båda om allergikers möjligheter att utnyttja SJ,
35. beträffande *dubbelbemanning av järnvägslok*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 209 (vpk),
36. beträffande *järnvägstrafikförbindelserna till kontinenten m. m.*
att riksdagen
a. godkänner vad föredragande departementschefen härom anfört,
b. avslår motion 1980/81: 1493 (fp) yrkandena 1 och 4,
c. avslår motion 1980/81: 267 (c),
d. avslår motion 1980/81: 1916 (c),
37. beträffande *användning av tåg vid färd till och från skolan*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 761 (c),
38. beträffande *SJ:s bekämpning av ogräs på banvallar*
att riksdagen avslår motion 1980/81: 994 (s),
39. att riksdagen i återstående delar godkänner vad föredraganden under avsnittet Särskilda frågor i propositionen anfört beträffande den närmare inriktningen av SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet,
40. att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motion 1980/81: 766 (vpk) yrkande 2 till *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.* för budgetåret 1981/82 anvisar ett anslag på 864 500 000 kr.

Stockholm den 26 mars 1981
På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Sixten Pettersson (m), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Lars Hedfors (s) och Gösta Andersson (c).

4 Reservationer

1. beträffande **dubbelspår Älvsjö—Flemingsberg och pendeltågsstation vid Flemingsberg** (mom. 1)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Lars Hedfors (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 12 som börjar med "Utskottet utgår" och slutar med "Älvsjö—Flemingsberg." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet kan inte dela föredragandens uppfattning härvidlag. Det kan starkt ifrågasättas om man bör investera hundratals miljoner kronor i sådana projekt (förlängning av stationsplattformar och uppställningsspår, bangårdsombyggnader, utbyggnad av kraftförsörjningen, stationsombyggnader) som till stora delar inte kan nyttiggöras i den mer långsiktiga lösningen. Dessutom innebär en sådan politik – förlängda tåg i stället för en ökad turtäthet – en oförändrad eller sämre service för trafikanterna. Utskottet föreslår i stället att dubbelspåret Älvsjö—Järna påbörjas i första hand på sträckan Älvsjö—Flemingsberg. Som motionärerna framhållit gör den kraftiga ökningen under senare år av fjärrtrafiken på SJ till och från Stockholm liksom trafiksituationen inom Storstockholms lokaltrafikområde en förstärkning av kapaciteten ofrånkomlig. Utbyggnaden måste sålunda komma till stånd för att hindra ytterligare försämringar av villkoren för pendeltågstrafiken samtidigt som fjärrtrafiken kan utvecklas och möjligheter skapas att lösa problemen med *Flemingsbergs station*. En sådan utbyggnad accentuerar också kraftigt de i motionerna 1980/81:451 (s) och 1980/81:983 (vpk) framförda kraven på en upprustning av Södertälje södra järnvägsstation.

Vid bifall till det anförda bör av regeringen på tilläggsbudget äskas medel om 20 milj. kr. för nästa budgetår.

Utskottet kan alltså inte tillstyrka att riksdagen godkänner föredragandens förslag i här berörda delar.

Vad utskottet nu anfört och vilket även i väsentlig mån tillgodoser yrkandena i motionerna 1980/81:567 (vpk) och 1980/81:762 (fp) bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *dubbelspår Älvsjö—Flemingsberg och pendeltågsstation vid Flemingsberg*

att riksdagen

a. med avslag på propositionens förslag i denna del och med anledning av motionerna 1980/81: 567 (vpk), 1980/81: 762 (fp) och 1980/81: 1744 (s) yrkande 12 i motsvarande del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b. med anledning av motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 12 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om anvisning på tilläggsbudget om 20 milj. kr. under anslaget till Statens järnvägar för byggande av nämnda dubbelspår m. m.,

2. beträffande **anslaget Statens järnvägar** (mom. 3)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Lars Hedfors (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 13 som börjar med "Vad beträffar" och slutar med "425,2 milj. kr." bort ersättas med text av följande lydelse:

Vad beträffar de i motion 1980/81: 1744 (s) i övrigt begärda anslagshöjningarna för SJ:s del delar utskottet helt motionärernas uppfattning om vikten och nödvändigheten härav samt hänvisar härvid till vad i det föregående anförts om motionens innehåll i denna del. Det krävs enligt utskottets uppfattning en konsekvent uppföljning av satsningen på SJ. De senaste årens utveckling med ökade skador och ökat slitage av materiel är ett mycket stort problem för företaget. Förtroendet för SJ hos företag och allmänhet måste återställas. Det gäller att förbättra regulariteten i tågföringen och återskapa tilltron till järnvägen som ett säkert transportmedel. Bristen på lok och vagnar, särskilt godsvagnar, måste åtgärdas.

Det är i och för sig tillfredsställande att regeringen nu har bundit sig för en ökning av SJ:s investeringar i reala termer. Det behövs dock en särskild insats utöver vad som föreslås i budgetpropositionen. Investeringar hos SJ innebär dels en förbättrad infrastruktur, som i sig är en förutsättning för en stark industrisektor, dels direkt expansion för den tillverkande industrin. I dagens konjunkturpolitiska läge innebär ökade investeringar i rullande materiel m. m. ett välkommet produktionstillskott för de företag som tillverkar lok, vagnar och säkerhetsanordningar, såsom fjärrblockering och automatiskt tågstopp.

För investeringar i ATC och kommunikationsradio bör en ökning ske med 10 milj. kr. och för en utökad anskaffning av RC-lok och diesellok tillsammans 90 milj. kr. För vagnar – huvudsakligen godsvagnar – bör anslås ytterligare 100 milj. kr.

Utskottet tillstyrker alltså att *anslaget* för nästa budgetår höjs med 200 milj. kr. till 1 786,5 milj. kr.

Härigenom tillgodoses i viss mån även yrkandet i motion 1980/81: 766 (partimotion, vpk) om en *anslagshöjning* med 425,2 milj. kr.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. att riksdagen med anledning av regeringens förslag samt motionerna 1980/81: 766 (vpk) yrkande 1 och 1980/81: 1744 (s) yrkande 12 i återstående del till *Statens järnvägar* för budgetåret 1981/82 anvisar ett reservationsanslag på 1 786 500 000 kr.,

3. beträffande **särskild utredningsman för samverkan mellan SJ och postverket** (mom. 9)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Lars Hedfors (alla s) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 15 som börjar med "Utskottet vill" och slutar med "yrkandet härom." bort ha följande lydelse:

I likhet med motionärerna finner utskottet det vara angeläget att en särskild utredningsman tillsätts för att lämna konkreta förslag rörande samarbetet mellan SJ och posten. Särskilt bör belysas en rationell hantering av styckegodset. Ett annat område som kan bli aktuellt är busstrafiken på Norrlandslinjerna.

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

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *särskild utredningsman för samverkan mellan SJ och postverket*
   att riksdagen med bifall till motion 1980/81: 1744 (s) yrkande 6 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. beträffande **SJ:s verkstäder m. m.** (mom. 15)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Lars Hedfors (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 18 börjar med "Med anledning" och på s. 19 slutar med "till Nässjö." bort ersättas med text av följande lydelse:

Med anledning härav vill utskottet erinra om den av 1972 års riksdag (prop. 1972: 133, TU 1972: 22, rskr 1972: 332) beslutade ändringen av SJ:s regionala organisation. Omorganisationen har beslutats och genomförts under en period när de trafikpolitiska förutsättningarna var annorlunda än

f. n. SJ har fått en väsentligt utbyggd trafik med därav följande krav på underhåll och verkstadstjänster. En alltför centraliserad verkstadsorganisation har enligt de anställdas mening skapat sämre serviceförutsättningar. Inte heller har sysselsättnings- och regionalpolitiska behov i tillräcklig grad uppmärksammats, vilket lett till att viktig yrkeskunskap inte kunnat tillvaratas.

De brister som påtalats i motionerna aktualiserar enligt utskottets mening en genomgripande omprövning av SJ:s nuvarande verkstadspolitik. I ett sådant sammanhang vore det naturligt att också på nytt pröva bl. a. Bollnäsverkstadens möjligheter att bidra till effektivare verkstadsfunktioner inom SJ liksom lokaliseringen av *byggnads-, elektro- och signalverksamheten* till Nässjö.

Vad utskottet sålunda anfört, vilket innebär ett tillgodoseende av syftet med motionerna 1980/81: 260 (s), 1980/81: 262 (s), 1980/81: 990 (vpk) och 1980/81: 1733 (c) yrkande 2, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 15 bort ha följande lydelse:

15. beträffande *SJ:s verkstäder m. m.*

att riksdagen med anledning av motionerna 1980/81: 260 (s), 1980/81: 990 (vpk) och 1980/81: 1733 (c) yrkande 2 samtliga om SJ:s verksamhet i Bollnäs samt 1980/81: 262 (s) om lokalisering av viss byggnads-, elektro- och signalverksamhet till Nässjö som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet i berörda frågor anfört,

5. beträffande **snabbtåg** (mom. 16)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Lars Hedfors (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 börjar med "Skall SJ" och slutar med "kunna godta." bort ersättas med text av följande lydelse:

Som framhållits i motion 1980/81: 1744 (s) är det angeläget som ett led i utvecklingen av kollektivtrafiken att stimulera till försök med nya trafiksystem och utvecklingsarbete när det gäller fordon och fordonskomponenter. Forsknings- och utvecklingsarbetet bör breddas och föras ut i försöksverksamhet.

Kommunikationsministerns avvisande uttalanden om det utvecklingsarbete som pågår i samarbete mellan SJ och industrin för att effektivisera järnvägstrafiken kan enligt utskottets mening leda till svårigheter för SJ att i framtiden svara mot trafikanternas krav på snabbare och bekvämare tågresor.

Det pågående utvecklingsarbetet, som ingalunda avser exklusiva hög-

hastighetståg, är snarast att se som en naturlig utveckling av de vagnar och lok som SJ redan har. Ett sådant arbete är enligt utskottets mening av stor betydelse för att möta framtida trafikantkrav. Det bör därför ges ett ökat stöd såväl av kommunikationstekniska som industriella skäl.

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

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *snabbtåg*
att riksdagen med anledning av föredragande departementchefens uttalanden i dessa frågor som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. beträffande **överförande till riksnätet** (mom. 17)

Rune Torwald, Anna Wohlin-Andersson och Gösta Andersson (alla c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 20 börjar med "Med hänvisning" och slutar med "till riksnätet." bort ersättas med text av följande lydelse:

Enligt utskottets mening har den av dåvarande riksdagsmajoriteten beslutade uppdelningen av landets järnvägar i dels ett riksnät, dels vissa bandelar där fortsatt persontrafik skulle prövas och dels bandelar där ytterligare utredningar skulle genomföras fått mycket olyckliga konsekvenser. SJ synes ha tolkat beslutet så att man inte bör göra några upprustningar på de bandelar som ej tillhör det av riksdagen fastställda riksnätet. Detta har medfört att flera sådana banor är i så dåligt skick, att hastighetsnedsättningar resp. lägre godsvagnsvikter fått tillgripas för att inte trafiksäkerheten skall äventyras.

Enligt utskottets bedömningar är det inte enbart en kraftig ökning av biltrafiken och utglesning på landsbygden som inneburit minskning av resandeunderlaget på det olönsamma bannätet. Taxepolitik, hastighetsnedsättningar beroende på brist på underhåll och upprustning av såväl den rullande materielen som baninvesteringar, en stelbent tidtabellsläggning och indragning av turer, stängningar av stationer, brist på samordning m.m. har spelat avsevärd roll när det gäller den avtagande resandefrekvensen. Den lågprissatsning som SJ fick medel för att pröva har dock visat sig tillföra även de trafiksvaga bandelarna ett stort antal nya passagerare, trots att man från SJ:s sida knappast gjort någon specialsatsning på dessa bandelar i form av förbättrad tidtabellsläggning eller ökad service i annan form. Utskottet bortser då från den blygsamma men lyckosamma satsningen på inlandsbanans norra del förra sommaren. Utskottet finner det därför motiverat att låta taxesänkningar och en intensivare marknadsföring jämte upprustningsinsatser få full genomslagskraft innan beslut tas

om nedläggningar av persontrafik på vissa bandelar. Utskottet anser att det krävs minst tre års försök med taxesänkningar o. d. för att en utvärdering skall kunna ske. Länshuvudmännen för kollektivtrafik har då hunnit skaffa sig en bas för sina bedömningar beträffande utnyttjandet av regionens järnvägsbanor.

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

Utskottet finner det vidare angeläget att de regionala trafikhuvudmännen bereds möjlighet att förutsättningslöst pröva hur trafikförsörjningen skall lösas. Utskottet vill också erinra om att organisationen av den kommunala och regionala trafiken endast i ett fåtal regioner är fullt utbyggd. Detta är enligt utskottets uppfattning ytterligare ett skäl för att avvakta med de förändringar i bannätet som nu aktualiserats av transportrådet i vissa landsändar. Ställning i sådana frågor bör i vart fall inte tas, innan effekterna av ovannämnda treåriga lågprissatsning kunnat utvärderas. Därtill kommer att huvudmännen också behöver något års erfarenhet av hur nya tidtabeller och linjedragningar för regionens bussar m. m. påverkar tågresandet. Utskottet förutsätter slutligen att ev. framtida nedläggningar av persontrafik på järnvägslinjer inte får medföra någon kostnadsövervältring från staten till kommuner/landsting.

Av bl. a. ovan angivna skäl anser utskottet samtliga av SJ nu trafikerade bandelar böra hänföras till riksnätet. Detta innebär i sin tur att utskottet nu tillstyrker yrkandena i motionerna 1980/81: 185 (c), 1980/81: 449 (s, m, c), 1980/81: 463 (s, m, c, fp, vpk) och 1980/81: 576 (c) i denna del, samtliga med begäran att *bandelen Bjärka/Säby–Västervik* skall överföras till riksnätet.

Detsamma gäller yrkandena i motionerna 1980/81: 313 (c) att *järnvägen Nässjö–Nybro* skall överföras till riksnätet, 1980/81: 751 (c) om intagning i nätet av *järnvägslinjen Falköping–Landeryd*, 1980/81: 752 (c) om intagning i nätet av *järnvägslinjen Borås–Varberg* och 1980/81: 1727 (c) att *bandelen Mellerud–Bengtsfors–Arvika* hänförs till riksnätet.

dels att utskottets hemställan under 17 bort ha följande lydelse:

17. beträffande *överförande till riksnätet*
att riksdagen bifaller
a. motionerna 1980/81: 185 (c), 1980/81: 449 (s, m, c) 1980/81: 463 (s, m, c, fp, vpk) och 1980/81: 576 (c) yrkande 1 samtliga avseende bandelen Bjärka/Säby–Västervik,
b. motion 1980/81: 313 (c) yrkande 1 avseende linjen Nässjö–Nybro,
c. motion 1980/81: 751 (c) om linjen Falköping–Landeryd,
d. motion 1980/81: 752 (c) om linjen Borås–Varberg,
e. motion 1980/81: 1727 (c) om linjen Mellerud–Bengtsfors–Arvika.

7. beträffande *motiveringen* för utskottets yrkande i vad avser **inlandsbanan** (mom. 18)

Rune Torwald, Anna Wohlin-Andersson och Gösta Andersson (alla c) anser att efter det stycke i utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet godkänner" och slutar med "avstyrks därför." bort intas följande text:

Utskottet noterar i sammanhanget att föredragandens och SJ:s uppfattning om hur upprustning av inlandsbanan och dess bibanor bör bedrivas står i överensstämmelse med vad riksdagsmajoriteten beslöt år 1979. De farhågor som då framfördes från centerhåll har tyvärr i viss mån redan besannats. Enligt utskottets mening borde *hela* inlandsbanan jämte bibanor ha hänförts till riksnätet inte minst på grund av deras strategiska betydelse för möjligheten att föra en aktiv och decentraliserad regionalpolitik. Dessa bandelar kommer också att ha stor betydelse när det gäller att på ett rationellt och samhällsekonomiskt sätt ta till vara de stora energitillgångar i form av torv och skogsprodukter som finns längs de aktuella banorna. Efter hand som flottningen avvecklas kommer värdet av en upprustning av dessa banor att bli än mer uppenbart. Utskottet vill ånyo framhålla att det icke delar uppfattningen att en nedläggning av persontrafiken skall prövas på vissa här aktuella bandelar.

Utskottet hävdar sålunda att inlandsbanan bör behandlas som en enhet, eftersom den utgör en livsnerv i Norrlands inland. Utskottet förutsätter därför att SJ i samarbete med arbetsmarknadsmyndigheterna tillvaratar alla möjligheter till en snabb upprustning av inlandsbanan med bibanor till fromma för näringslivet och invånarna i regionen.

8. beträffande **upprustning och utbyggnad av vissa bandelar m. m.** (mom. 21)

Rune Torwald, Anna Wohlin-Andersson och Gösta Andersson (alla c) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 24 börjar med "De uttalanden" och på s. 25 slutar med "i denna del." bort ersättas med text av följande lydelse:

Motionsledes har framförts en rad, i det följande nämnda yrkanden om upprustning av skilda järnvägslinjer och bandelar. Utskottet anser för sin del att dessa motionskrav bekräftar de farhågor som centern gav uttryck för redan år 1979, nämligen att om riksdagen fastställde ett riksnät så skulle SJ ta detta till intäkt för att eftersätta underhållet på de banor som ej tillhör nätet.

Från centerns sida hävdas nu att – i ett läge med begränsad tillgång på investeringsmedel – målsättningen måste vara att skapa en jämlik och godtagbar standard på alla järnvägsbanor framför att öka standarden på ett

fåtal trafikstarka bandelar. Mot denna bakgrund anser utskottet att SJ under de närmaste åren bl. a. måste prioritera den upprustning m. m. av bandelar som motionärerna kräver, eftersom trafiken i annat fall snart måste avvecklas eller hastighetsbegränsningar eller annan försämring av servicen av trafiksäkerhetsskäl måste tillgripas. Som exempel kan anföras de i dagarna aktualiserade åtgärderna på bandelen Arvika–Mellerud.

Under hänvisning till det anförda och med anledning av följande motionsyrkanden bör riksdagen alltså ge regeringen till känna hur SJ bör prioritera sina banupprustningar under de närmaste åren.

Det nu anförda gäller motionerna 1980/81: 454 (s) om upprustning av *Västerdalsbanan*, 1980/81: 576 (c) om *järnvägslinjerna i Kalmar län* yrkandena 2–5, 1980/81: 992 (s) och 1980/81: 1352 (m), båda om upprustning av *järnvägslinjen Falköping–Landeryd*, och 1980/81: 1325 (s) om upprustning av *järnvägslinjen Gårdsjö–Håkantorp*.

Det gäller vidare motionerna 1980/81: 1470 (s) i vad avser *investeringar i Värmlands järnvägar* – med undantag dock av inlandsbanan och NKlJ-banan som av utskottet behandlas i det följande, 1980/81: 1734 (c) och 1980/81: 1493 (fp), båda i vad avser *järnvägslinjen Eslöv–Tomelilla*, samt 1980/81: 1742 (m) om *järnvägslinjen Götene–Nossebro*.

Däremot synes yrkandena i motion 1980/81: 1356 (m, fp) om *järnvägstrafiken i Södermanlands län* kunna lämnas utan åtgärd.

Detsamma gäller motionerna 1980/81: 756 (vpk) om *industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum* samt 1980/81: 569 (s) om elektrifiering av *Fryksdalsbanan* och 1980/81: 1470 (s) i denna del.

dels att utskottets hemställan under 21 bort ha följande lydelse:

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

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört med anledning av

a. motion 1980/81: 454 (s) om Västerdalsbanan,

b. motion 1980/81: 576 (c) yrkandena 2–5 om järnvägslinjerna i Kalmar län,

c. motionerna 1980/81: 992 (s) och 1980/81: 1352 (m) båda om järnvägslinjen Falköping–Landeryd,

d. motion 1980/81: 1325 (s) om järnvägslinjen Gårdsjö–Håkantorp,

e. motion 1980/81: 1470 (s) om järnvägsinvesteringar i Värmlands län utom i vad avser inlandsbanan, Fryksdalsbanan och NKlJ-banan,

f. motionerna 1980/81: 1734 (c) yrkande 1 och 1980/81: 1493 (fp) yrkande 2 båda i vad avser järnvägslinjen Eslöv–Tomelilla,

g. motion 1980/81: 1742 (m) om järnvägslinjen Götene–Nossebro,

5 Särskilt yttrande

Vid avsnittet **1 Anslaget Statens järnvägar** (beträffande NKlJ-banan) **mom. 26.**

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Olle Östrand, Ove Karlsson, Rune Johansson och Lars Hedfors (alla s) anför:

I det trafikpolitiska beslutet år 1979 framhölls vikten av att transporterna i ökad utsträckning borde överföras från landsvägen till järnvägen. En förbättring av bandelen borde göra detta möjligt. Då något intresse härför från nuvarande ägarhåll inte synes föreligga har frågan om ett förstatligande av banan i dess helhet och därmed följande upprustning aktualiserats.

Framställning om statens övertagande av viss del av banan har numera gjorts hos regeringen. En ingående prövning härav bör snarast ske.

Innehållsförteckning

Hemställan i propositionen 1
Motionerna 1
Utskottet 9
1 Anslaget Statens järnvägar 9
1.1 Medelsförbrukning samt investeringar för nästa budgetår m. m. 9
1.2 Vissa övriga investerings- och organisationsfrågor m. m. 15
1.3 Frågor om anslutning till riksnätet av vissa bandelar 20
1.4 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar 20
1.4.1 Inlandsbanan, västkustbanan och bandelen Karlskrona–Kristianstad 20
1.4.2 Övriga motionsledes aktualiserade upprustningsfrågor 24
1.5 Vissa taxe-, service- och bemanningsfrågor 26
1.6 Järnvägstrafikförbindelserna till kontinenten m. m. 30
1.7 Övriga motionsyrkanden 32
1.8 Särskilda frågor 34
2 Anslaget Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. 34
3 Hemställan 35
4 Reservationer 39
5 Särskilt yttrande 47

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1981