Trafikutskottets betänkande 1980/81: 6

om besparingar i statsverksamheten, m. m., (prop. 1980/81: 20)

KOMMUNIKATIONSDEPARTEMENTETS VERKSAMHETSOMRÅDE

1. Vägväsendet

Regeringen har i proposition 1980/81: 20 bilaga 5 (kommunikationsdepartementet) under rubricerade avsnitt (punkterna 1–4, s. 2–5)

dels föreslagit riksdagen att godkänna vad föredragande departementschefen har anfört om organisationsförändringar inom vägverket,

dels delgett riksdagen vad föredragande departementschefen har anfört om vägväsendet.

Motionerna

I motion 1980/81: 56 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att bygga bro vid Bjursundsström i Kalmar län.

I motion 1980/81: 61 av Sven Aspling m. fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om att bygga en bro över Liljedalssundet.

I motion 1980/81: 63 av Gunnar Björk i Gävle m. fl. (c, m, fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att sparinsatserna på färjetrafikens område underställs riksdagens slutgiltiga prövning i enlighet med vad som anförts i motionen.

I motion 1980/81: 86 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1–3 och 12–14), att riksdagen beslutar

1. avslå vad regeringen föreslagit under avsnitt (1) Statens vägverks organisation,

2. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om den statliga färjeverksamheten,

3. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om vägbyggnadsverksamheten,

12. att sammanlagt 20 000 000 kr. skall stå till kollektivtrafikberedningens förfogande för de utgifter som anges i motion 1980/81: 71.

13. till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 20 000 000 kr.,
14. till *Byggande av statliga vägar* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 50 000 000 kr.

I motion 1980/81: 89 av Sven-Gösta Signell m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggandet av en bro över Brosundet mellan Brosunden och Rosendala i Skaraborgs län.

I motion 1980/81: 90 av Sten-Ove Sundström m. fl. (s) yrkas
1. att riksdagen hos regeringen begär skyndsamma åtgärder för att färjetrafiken vid Pitsundet, Anttis, Kuoksu samt Killingi i Norrbottens län ersätts med broar,
2. att riksdagen tills nämnda broar färdigställts beslutar uttala att ingen indragning i turtätheten bör ske.

I motion 1980/81: 92 av Karl-Erik Svartberg m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförs om broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö i Göteborgs och Bohus län.

I motion 1980/81: 93 av Olle Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om färjeleden mellan Ekhammar och Björsund.

I motion 1980/81: 105 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen med avslag på proposition 1980/81: 20 bilaga 5 som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande vägväsendet.

Utskottet

Statens vägverks organisation

Inom statens vägverk pågår enligt propositionen – på initiativ av verket – en översyn av verkets organisation, personalbehov m. m. på central, regional och lokal nivå. En sådan fortgående översyn och rationalisering av myndigheternas organisation och arbetsformer är enligt föredragandens mening av väsentlig betydelse för att hålla nere kostnaderna i statsverksamheten. Rationaliseringen inom vägverket innebär ingen förändring av vägverkets decentraliserade organisationsstruktur. Enligt föredragandens mening bör vägverket så långt möjligt påskynda genomförandet av aktuella organisationsförändringar. Vid ett fullt genomförande av dessa anses en besparing av 10–20 milj. kr. årligen kunna uppnås. En snabbare genom-

förd organisationsförändring sägs vidare kunna ge icke oväsentliga besparingar redan under de närmaste åren.

När det gäller vägverkets regionala byggnadsorganisation pågår f. n. en utredning om organisationen av de norra byggnadsdistrikten. Föredraganden räknar med att senare återkomma härtill.

Mot föredragandens uttalanden i denna del har motionsledes vissa erinringar framförts.

I den socialdemokratiska gruppmotionen 1980/81: 86 framhålls sålunda att frågor om vägverkets organisation behandlats av riksdagen så sent som våren 1980. Då anförde trafikutskottet (TU 1979/80: 9) att det är nödvändigt för vägverket att fortsätta rationaliseringen av sin organisation. Inte minst de otillräckliga väganslagen nödvändiggör åtgärder av rationaliseringskaraktär. Utskottet framhöll dock att fullständigt beslutsunderlag rörande exempelvis indragning av vägstationer i skogslänen enligt uppgift från vägverket ännu ej förelåg. Utskottet erinrade vidare om att vägverket anmält vissa frågor härom för regeringen. Från såväl samhällsekonomisk synpunkt som med hänsyn till den framtida servicenivån på vägområdet fann utskottet det vara mycket viktigt att berörda frågor noggrant prövas samt att härav föranledda förslag föreläggs riksdagen.

Mot bakgrund härav finner motionärerna det nu inte vara rimligt att riksdagen skall godkänna en organisationsförändring av det slag som föreslås i propositionen. Regeringens förslag bör därför enligt motionärerna avslås i denna del. Regeringens överväganden med anledning av vägverkets förslag anses vidare böra redovisas för riksdagen på det sätt som trafikutskottet förutsatt, vilket lämpligen kan ske i budgetpropositionen.

I partimotion 1980/81: 105 (vpk) sägs att statens väggbyggnadsorganisation f. n. är i stort sett fördubblad eftersom arbetsmarknadsverket och vägverket har var sin organisation. Ett enhetligt statligt vägbyggnadsorgan bör enligt motionärerna skapas, varigenom ett antal miljoner anses kunna sparas in.

Utskottet *vill* för sin del – med anledning av yrkande i motion 1980/81: 86 (s) – erinra om att föredraganden inte nu framlagt något organisationsförslag utan endast uttalat vikten av att vägverket så långt möjligt påskyndar genomförandet av aktuella organisationsförändringar. Även utskottet finner det angeläget att så sker. Föredragandens uttalande om att en snabbt genomförd organisationsförändring kan ge inte oväsentliga besparingar redan under de närmaste åren förefaller inte heller orimligt. Utskottet förutsätter emellertid att sådana förändringar med avseende på den *centrala* och *regionala* organisationen, som riksdagen har att ta ställning till, i sedvanlig ordning och snarast möjligt underställs riksdagens prövning.

Vad beträffar den *lokala* organisationen framhöll utskottet i sitt betän-

kande TU 1979/80:9 att det bedömde det som nödvändigt att vägverket fortsätter rationaliseringen av sin organisation. Inte minst de otillräckliga väganslagen nödvändiggör f. ö. åtgärder av rationaliseringskaraktär. Enligt proposition 1978/79:99 om en ny trafikpolitik var vidare en förutsättning för en fortsatt hög ambitionsnivå för driftverksamheten också att de pågående rationaliseringarna fortsätter. Det gäller därvid rationaliseringar såväl på maskinsidan som i vad avser arbetsmetoder och organisation.

För att vägverket skall kunna garantera en rationell och effektiv driftverksamhet enligt den inriktning som statsmakterna angett erfordras således att organisationen av verkets driftresurser får en rationell och till medelstilldelningen anpassad utformning. Detta innebär enligt vad verket tidigare angivit förutom anpassning av de regionala resurserna på vägförvaltningarnas driftkontor även att den lokala driftorganisationen, arbetsområdena, måste ses över. Frågorna om indragning eller omorganisation av arbetsområden är dock enligt verkets uppfattning av komplicerad natur eftersom åtgärderna så gott som genomgående får negativa regionalpolitiska effekter.

Beslut av den art varom här är fråga föregås vidare enligt verket av ingående utredningar samt överläggningar med representanter för personalorganisationer jämte berörda lokala och regionala myndigheter. Hänsyn sägs därvid i största möjliga mån tas till samhällsekonomiska samt regional- och arbetsmarknadspolitiska synpunkter.

Utskottet förutsätter alltjämt att så sker och finner det för sin del – såväl från samhällsekonomisk synpunkt som med hänsyn till den framtida servicenivån på vägområdet – vara viktigt att frågorna härom noggrant prövas. Vidare vill utskottet framhålla angelägenheten av att en bättre samordning av verksamheten inom de regionala organen för byggande och drift eftersträvas.

Den pågående översynen har emellertid enligt vad utskottet av vägverket erfarit redan gett vid handen att – till följd av de trafiksäkerhets- och organisationsmässiga bedömningar som härvid måste göras – indragningarna främst drabbar glesbygderna. Utskottet vill med anledning härav framhålla att vid den fortsatta prövningen bör tillses att vägstationerna får en i möjligaste mån lämplig lokalisering för att klara grusvägsservicen. För att klara dagliga livsmedels- och skogstransporter, skolskjutsar etc. framstår det som mycket angeläget att trygga en godtagbar grusvägsstandard året runt. Beträffande vintervägh̊llningen i tätorter får då möjligheterna prövas att i ökad utsträckning utnyttja entreprenörer.

Med understrykande av det anförda tillstyrker utskottet föredragandens förslag och avstyrker följaktligen yrkandet i motion 1980/81:86 (s).

Vad beträffar yrkandet i partimotion 1980/81:105 (vpk) vill utskottet erinra om att väg- och arbetsmarknadsverkens byggnadsorganisation i väsentliga delar har skilda funktioner och arbetsuppgifter och bl. a. därför lämpligen inte kan sammanföras i en organisation. Motionen avstyrks därför i denna del.

Den statliga färjeverksamheten

Kostnaderna för driften av rörliga vägbroar och av de allmänna färjorna beräknas enligt propositionen uppgå till 133 milj. kr. år 1980, 142 milj. kr. år 1981 och 160 milj. kr. år 1982. Även om färjetrafiken successivt har rationaliserats kan det enligt propositionen finnas anledning att utreda möjligheterna att vidta ytterligare åtgärder i verksamheten för att minska kostnaderna för denna trafik.

Mot denna bakgrund – och det statsfinansiella läget – har regeringen i beslut den 25 september 1980 uppdragit åt statens vägverk att utreda vilka färjeleder som inte längre kan anses behövas för det allmänna och där en indragning av färjeleden medfört endast ringa olägenhet för bygden. I uppdraget ingår även att utreda möjligheterna att genom turlisteändringar minska kostnaderna för trafiken vid de färjeleder som bör vara kvar som allmänna och att utreda omfattningen av öppethållandetiderna för de rörliga broarna. Vägverket skall också utreda möjligheterna till samt utformningen av ett avgiftssystem för viss färjetrafik, t.ex. för extraturer m.m. som faller utanför vad som kan anses utgöra en grundläggande trafikförsörjning.

Föredraganden har överslagsvis funnit att besparingen genom de förordade åtgärderna torde kunna uppgå till 15 milj. kr.

Mot föredragandens förslag i denna del har en rad erinringar framförts.

I motion 1980/81:86 (s) framhålls att de föreslagna indragningarna leder till en ökad ojämlikhet och drabbar dem som redan nu har besvärligare kommunikationer än andra. Även från energisynpunkt anses indragningarna få negativa konsekvenser. Det finns exempel på förslag till indragningar och nattuppehåll som skulle leda till omvägar på 6 à 7 mil. Antalet arbetstillfällen inom vägverket skulle vidare minska med ca 130.

För dem som bor i glesbygd skulle detta innebära försämringar som motionärerna säger sig inte kunna godta. Det skulle bli ännu svårare för människorna i glesbygder att på lika villkor delta i sin kommuns politiska och kulturella liv. Inte heller en avgiftsbeläggning eller privatisering i enlighet med kommunikationsdepartementets direktiv anses kunna accepteras.

Om man på sikt vill minska driftkostnaderna utan att försämra servicen för de bygder där färjeförbindelser finns i dag bör man enligt motionärernas mening i stället för att dra in färjeförbindelser ersätta dem med broar. Delvis kan broarna utföras i stål, vilket leder till beställningar inom stål- och varvsindustrin. I första hand bör sådana broar byggas som har en mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Det gäller enligt motionen bl.a. följande färjeleder: *Brosunden–Rosendala (R län), Klädesholmen–Bockholmen (O län), Liljedal–Ed (S län), Ekhammar–Björsund (D län), Hamburgö–Hamburgsund (O län)* och *Strömsholmen–Bjursund (H län)*. Medel föreslås anvisas för broar till en total byggkostnad av 50 milj. kr.

Med liknande motiveringar begärs i motion 1980/81:56 (s) bro vid *Bjursundsström i H län*, i motion 1980/81:61 (s) bro över *Liljedalssundet i S län*, i motion 1980/81:89 (s) bro över *Brosundet i R län*, i motion 1980/81:92 (s) broar mellan *Bockholmen och Klädesholmen* samt mellan *Hamburgsund och Hamburgö i O län* samt i motion 1980/81:93 (s) bro mellan *Björsund och Ekhammar i D län*.

Vidare begärs i motion 1980/81:90 (s) brobyggnader vid *Pitsundet, Anttis, Kuoksu* och *Killingi i BD län* samt att till dess broarna färdigställts ingen indragning beträffande färjetrafiken sker.

I motion 1980/81:63 (c, m, fp) framhålls att sparinsatserna måste bedömas utifrån sin samhällsekonomiska effekt och utifrån en rimlig trygghet för medborgarna. Motionärerna säger sig bl.a. inte kunna acceptera att man genom en indragen färja åsamkar den enskilde kraftigt ökade kostnader i arbetsresor samt kommuner och landsting kostnader i form av skolskjutsar och färdtjänst. Andra sparobjekt inom vägväsendets område bör i stället prövas och åtgärderna på färjeområdet underställas riksdagens slutgiltiga prövning.

I partimotion 1980/81:105 (vpk) framhålls att förslaget att skära ned den statliga färjeverksamheten skapar oro i bygder där befolkningen redan har kommunikationsproblem. Besparingsåtgärder av sådant slag kan enligt motionärerna ytterligare försämra förhållandena i många glesbygder och kan därför vidtas först om de berörda människorna godkänner åtgärderna.

Utskottet har i och för sig inte något att erinra mot att – på detta liksom på andra områden – besparingar görs där så kan ske utan större olägenheter. Såsom framhållits i motionerna kan de föreslagna åtgärderna dock såväl i kommunikationshänseende som i övrigt innebära kännbara försämringar för människor i glesbygder och sådana som redan nu har sämre kommunikationer än andra. Det kan sålunda bli svårare för dem att på lika villkor delta i sin kommuns politiska och kulturella liv. De kan vidare åsamkas kraftigt ökade kostnader för arbetsresor m.m. Även kommuner och landsting kan få väsentligt höjda kostnader för exempelvis skolskjutsar och färdtjänst.

Från rent samhällsekonomiska synpunkter synes de föreslagna åtgärderna även i övrigt kunna innebära försämringar.

Mot bakgrund av det anförda ställer sig utskottet tveksamt till lämpligheten av att indragningarna – på det sätt som föreslås i propositionen – genomförs. Utskottet kan för sin del tillstyrka att så sker *endast* i de fall detta uppenbarligen medför *ringa* olägenhet för bygden.

Frågor om indragningar eller tidtabellsändringar skall vidare – såsom hittills – avgöras efter samråd med berörda länsstyrelser och kommuner.

Utskottet ställer sig också – liksom vägverket – avvisande till att avgiftssystem för viss färjetrafik införs.

Utskottet förutsätter slutligen att bedömningen av den inventering av

sparmöjligheterna inom färjetrafiken, som av vägverket gjorts, snarast möjligt redovisas för riksdagen.

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

Genom det anförda synes syftet med de i motionerna 1980/81:63 (c, m, fp) samt 1980/81:86 (s) och 1980/81:105 (partimotion, vpk) framförda yrkandena såvitt nu är i fråga vara tillgodosett. Detsamma gäller motion 1980/81:90 (s) i vad avser frågan om minskad turtäthet för vissa färjor.

Vad beträffar de i motionen 1980/81:86 (s) aktualiserade brobyggnaderna, varom direkta yrkanden ställts i övriga här berörda motioner, får utskottet anföra följande.

Redan enligt gällande flerårsplaner avses förbindelserna mellan Strömsholm och Bjursund, mellan Pitsund och Pitholm samt vid Anttis och Kuoksu ersättas med broar. Broförbindelser beräknas också framdeles kunna bli aktuella vid Klädesholmen–Bockholmen, Liljedal–Ed, Ekhammar–Björsund, Hamburgö–Hamburgsund och under vissa förutsättningar även vid Killingi.

Sådana frågor om projektering samt byggande och drift av allmänna vägar som det här rör sig om regleras emellertid genom föreskrifter i väglagen och vägkungörelsen. Vid fördelningen av medel, som på riksstaten anvisas för byggande av vägar, skall hänsyn tas till vägbehoven i olika delar av riket. De för väg och gatubyggandet gällande flerårs- och fördelningsplanerna upprättas i enlighet med vägkungörelsens bestämmelser och vissa andra bidragsföreskrifter för tioårsperioder och förnyas vart femte år. Planerna kan dessutom revideras mellan de normala revideringstillfällena. Fördelningen av investeringsmedel de skilda landsdelarna och väggrupperna emellan sker vidare på grundval av en noggrann angelägenhetsgradering och efter vederbörande regionala och lokala vägmyndigheters hörande. År 1978 har f. ö. en revidering skett av de tidigare flerårs- och fördelningsplanerna och nya planer avseende perioden 1979–1988 upprättats och fastställts.

Utskottet har senast i sitt betänkande TU 1979/80:9 framhållit att det är av stor vikt att vägbyggnadsobjekten tillkommer i den prioriteringsordning som de regionala och kommunala instanserna i samverkan med vägverket uppställt. Fr. o. m. år 1978 har f. ö. länsstyrelserna bemyndigande att fastställa de nya flerårsplanerna för byggande av länsvägar, dvs. för det vägnät som betjänar företrädesvis de regionala och lokala transportuppgifterna. I fråga om anslag för vägbyggande som tillkommer av sysselsättningspolitiska skäl är det enligt utskottets mening likaså av stor vikt att vägobjekten som regel utväljs av de berörda myndigheterna inom den ramplanering som finns redovisad i flerårs- och långtidsplanerna.

Med hänvisning till vad utskottet i nu berörda frågor anfört och då även de av motionärerna aktualiserade projekten enligt utskottets uppfattning bör prövas i den för handläggning av vägärenden stadgade ordningen

finner utskottet motionsyrkandena inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd.

I motion 1980/81: 86 (s) har som förut nämnts föreslagits att vissa av de i det föregående nämnda färjelederna ersätts med broar och att det härför redan nu på tilläggsbudget anvisas ett belopp om 50 milj. kr. under anslaget till Byggande av statliga vägar. Utskottet avstyrker för sin del och med hänsyn inte minst till det statsfinansiella läget yrkandet härom.

Användningen av dubbade bildäck

Av utredningar som genomförts av transportforskningsdelegationen och statens väg- och trafikinstitut framgår enligt propositionen att dubbade bildäck förbättrar väggreppet vid halt väglag men också att de medför ett väsentligt ökat slitage av vägbeläggningarna. År 1974 beräknades de årliga kostnaderna för detta vägslitage till ca 200 milj. kr. I propositionen anmäls att regeringen i beslut den 4 september 1980 uppdragit åt statens vägverk i samråd med trafiksäkerhetsverket och statens väg- och trafikinstitut att utreda och genomföra sådana åtgärder som minskar beläggningsslitaget till följd av användningen av dubbade bildäck.

Även utskottet finner det angeläget att berörda frågor utreds samt att härav föranledda åtgärder vidtas.

Vägbyggnadsverksamheten

Den rådande budgetsituationen medför enligt propositionen att besparingar bör prövas även inom vägbyggnadsverksamheten. Flerårs- och fördelningsplanerna för åren 1979–1988 har baserats på regeringens direktiv om en årlig medelstilldelning av 900 milj. kr. resp. 350 milj. kr. i 1979 års prisnivå. Byggandet av statliga samt statskommunala vägar under åren 1979 och 1980 följer i stort de fastställda planerna, bl. a. med hjälp av medel som anvisats av arbetsmarknadsskäl. De föreskrifter som regeringen lämnat i årets regleringsbrev – innebärande att vägverket bör räkna med i stort sett nominellt oförändrade bygganslag – kommer att medföra att endast ca hälften av de återstående objekten i flerårsplanen kan byggas under planperioden.

I anslutning härtill erinrar föredraganden om att vägverket beräknat att de totala kostnaderna för återuppförande av en ny bro till Tjörn jämte tillfartsvägar samt för den tillfälliga färjeförbindelsen kommer att uppgå till ca 210 milj. kr. fram till år 1982.

För den statliga vägbyggnadsverksamheten kommer byggandet av en ny bro till Tjörn att innebära att vissa ordinarie vägbyggnadsmedel får tas i anspråk för brobyggnationen. Kostnaderna för den tillfälliga färjeförbindelsen räknar föredraganden med att vägverket kan inrymma inom tillgängligt driftanslag. Genom besparingar, omprioriteringar och senareläggningar inom anslagen till drift och byggande av statliga vägar beräknas sammanlagt tillkommande utgifter på i storleksordningen 75 milj. kr. kunna undvikas.

Det är också enligt föredraganden möjligt att spara medel genom en senareläggning av statskommunala väg- och gatubyggnadsobjekt. En sådan senareläggning innebär att den utbyggnadstakt som anges i fördelningsplanen för åren 1979–1988 inte kan hållas. Föredraganden avser att minska ca 10–15 % på nuvarande anslagsnivå. Det innebär en besparing av ca 50 milj. kr. under anslaget för budgetåret 1981/82 motsvarande det belopp som beräknas vara disponibelt för igångsättning av objekt enligt fördelningsplanen. Senareläggningar av byggobjekt kommer då att beröra bidragsåret 1982 och åren därefter.

Med anledning av föredragandens uttalanden erinras i motion 1980/81:86 (s) bl.a. om att en rad av objekten i fördelningsplanen redan är igångsatta eller i ett mycket långt gånget planerings- eller projekteringsskede. Kommunerna tvingas därför förskottera utbyggnaderna med egna medel.

Vidare erinras om att det aktuella anslaget för byggande av statskommunala vägar också kan användas för bidrag till kollektivtrafikanläggningar. Något utrymme för sådana satsningar kommer knappast att finnas. Detta anses strida mot riksdagens uttalanden och mot vad framför allt de större kommunerna har kunnat räkna med. Motionärerna begär därför att under anslaget till Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator ett belopp om 20 milj. kr. på tilläggsbudget ställs till kollektivtrafikberedningens förfogande för angivna uppgifter.

Innan riksdagen binder sig för en neddragning av väganslagen på det föreslagna sättet måste enligt motionärerna vägverket ges tillfälle att redovisa på vilket sätt man kan förändra gällande flerårsplaner och vilka effekterna blir på t.ex. sysselsättning och trafiksäkerhet i olika delar av landet. Vid en sådan revidering av flerårsplanerna bör särskilt beaktas dels kollektivtrafikens behov, dels att vägverkets drift- och underhållsverksamhet tillförs erforderliga resurser. Enligt motionärernas mening måste inriktningen för anslagsgivningen till vägväsendet vara att upprätthålla servicestandarden och vidmakthålla det i vägarna nedlagda kapitalet. Detta bör slutligen enligt motionärerna av riksdagen ges regeringen till känna.

I partimotion 1980/81:105 (vpk) avstyrks föredragandens förslag beträffande vägväsendet i denna del utan någon närmare motivering.

I likhet med föredraganden finner utskottet den rådande budgetsituationen medföra att besparingar bör prövas även inom vägbyggnadsverksamheten. Utskottet förutsätter dock härvid att frågorna om de senareläggningar m.m. av gällande flerårs- och fördelningsplaner som blir följden härav ingående prövas med avseende på konsekvenserna från bl.a. trafiksäkerhets- och sysselsättningssynpunkter för olika delar av landet. Till grund för bedömningarna och kommande förslag härvidlag bör läggas de uttalanden om den framtida vägpolitikens utformning som av riksdagen gjordes i samband med 1979 års trafikpolitiska beslut.

Av det anförda följer att utskottet avstyrker de förut nämnda yrkandena i motion 1980/81:86 (s) om ett särskilt uttalande från riksdagens sida om vägpolitiken samt om anslagsanvisning på tilläggsstat för investeringar inom kollektivtrafikens område.

Utskottet avstyrker likaledes yrkandet i partimotion 1980/81:105 (vpk) om avslag på regeringens förslag i här berörd del.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *statens vägverks organisation*
   att riksdagen med bifall till propositionens förslag samt med avslag på motionerna 1980/81:86 (s) yrkande 1 och 1980/81:105 (vpk) i berörda del godkänner vad föredragande departementschefen anfört om organisationsförändringar inom vägverket,
2. beträffande *den statliga färjeverksamheten*
   att riksdagen
   a) med anledning av vad föredragande departementschefen anfört samt motionerna 1980/81:63 (c, m, fp), 1980/81:86 (s) yrkande 2, 1980/81:90 (s) yrkande 2 och 1980/81:105 (vpk), såvitt nu är i fråga, som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,
   b) lämnar motionerna 1980/81:56 (s) om en bro vid Bjursundsström och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del utan åtgärd,
   c) lämnar motionerna 1980/81:61 (s) om bro över Liljedalssundet och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del utan åtgärd,
   d) lämnar motionerna 1980/81:89 (s) om bro över Brosundet och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del utan åtgärd,
   e) lämnar motionerna 1980/81:92 (s) om broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del utan åtgärd,
   f) lämnar motionerna 1980/81:93 (s) om färjeleden mellan Ekhammar och Björsund och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del utan åtgärd,
   g) lämnar motion 1980/81:90 (s) om broar vid Pitsundet, Anttis, Kuoksu och Killingi utan åtgärd,
   h) avslår motion 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del om särskild medelsanvisning på tilläggsbudget under anslaget till Byggande av statliga vägar,
3. beträffande *vägbyggnadsverksamheten*
   att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motionerna 1980/81:86 (s) yrkandena 3, 12 och 13 samt 1980/81:105 (vpk) såvitt nu är i fråga, godtar vad föredragande departementschefen härom anfört.

2. Statens järnvägar

Regeringen har under rubricerade avsnitt (punkten 5, s. 5–19) föreslagit riksdagen att

dels godkänna att en strukturplan för förbättring av SJ:s ekonomi med den av föredragande departementschefen förordade inriktningen genomförs,

dels godkänna den av föredragande departementschefen förordade inriktningen av SJ:s investeringsverksamhet.

Motionerna

I motion 1980/81:68 av Ove Karlsson m.fl. (s) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av investeringar i rullande materiel och banor i Kopparbergs län och om behovet av olika säkerhetsinstallationer inom SJ.

I motion 1980/81:86 av Bertil Zachrisson m.fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 4–8 och 11), att riksdagen beslutar

4. avslå vad regeringen föreslagit under avsnitt (5) Strukturplan för SJ om godkännande av en strukturplan för förbättring av SJ:s ekonomi,

5. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen angetts om inriktningen av en strukturplan för förbättring av SJ:s ekonomi,

6. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om inriktningen av SJ:s investeringsverksamhet,

7. som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en förbättrad samordning mellan de statliga trafikverken,

8. begära att regeringen tillsätter en särskild utredningsman för frågan om en bättre samverkan mellan SJ och postverket,

11. till *Järnvägar m.m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 anvisa ett reservationsanslag av 100 000 000 kr.

I motion 1980/81:105 av Lars Werner m.fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen med avslag på propositionen 1980/81:20 bilaga 5 som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande statens järnvägar.

Utskottet

Under förevarande avsnitt erinrar föredraganden om att det av riksdagen år 1979 fastlagda målet för den statliga trafikpolitiken är att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Järnvägsnätet måste enligt det trafikpolitiska

beslutet även i fortsättningen utgöra stommen i person- och godstrafiken, bl. a. med hänsyn till miljön, energin och trafiksäkerheten. Enligt beslutet är det väsentligt att satsningen på järnvägen sker så att dess förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt sätt ökar.

Det trafikpolitiska beslutet innebär att det trafikgrensvisa kostnadsansvaret för vägtrafiken och järnvägstrafiken enligt 1963 års riktlinjer har slopats. Även om SJ avlastats betalningsansvaret för vissa fasta kostnader skall övriga kostnader täckas med intäkter från marknaden eller från det allmänna för köp av vissa tjänster. Detta har också slagits fast i det trafikpolitiska beslutet. Genom beslutet har därmed fastställts att SJ även fortsättningsvis skall drivas som ett affärsverk vilket innebär att SJ inom de av samhället uppdragna ramarna och med de av riksdagen beslutade ersättningarna för avgränsade tjänster skall drivas efter företagsekonomiska principer på samma sätt som andra statliga och privata trafikföretag.

I fortsättningen erinras om att SJ – trots konjunkturuppgången och den därmed sammanhängande trafikökningen på godssidan samt den kraftiga resandeökningen efter lågprissatsningen – uppvisade ett underskott på ca 211 milj. kr. under budgetåret 1979/80.

Trots taxehöjningarna sommaren 1980 och den förhållandevis positiva konjunkturutvecklingen beräknas SJ:s underskott – om inga åtgärder vidtas – komma att uppgå till närmare 430 milj. kr. under budgetåret 1980/81, vilket tillsammans med förräntningskravet ger ett totalt underskott på drygt 600 milj. kr.

Regeringen har emellertid den 25 september 1980 godkänt att taxorna höjs i huvudsak enligt ett av SJ framlagt förslag. SJ:s intäkter under budgetåret 1980/81 väntas därigenom öka med ca 226 milj. kr., vilket minskar ovan nämnda underskott i motsvarande mån.

Den negativa resultatutvecklingen vid SJ är enligt föredraganden mycket oroande. Mot bakgrund av det statsfinansiella läget, det trafikpolitiska beslutet och den ordning som slagits fast för affärsverken kan det inte accepteras att SJ fortsättningsvis drivs med underskott.

För att SJ:s ekonomiska mål skall nås, obalans på transportmarknaden undvikas och belastningen på statsbudgeten minskas krävs enligt föredragandens mening en samlad strukturplan bestående av en kombination av åtgärder som bör vidtas, dels av SJ, dels av statsmakterna. En sådan plan redovisas också i propositionen jämte de åtgärder som bedöms nödvändiga inom ramen för denna. I planen behandlas rationaliseringsarbetet vid SJ, omfattningen av SJ:s investeringar samt prissättningen i järnvägstrafiken.

Härav framgår bl. a. följande.

En ökad rationaliseringstakt är en grundförutsättning för att åstadkomma förbättringar i SJ:s ekonomi.

Rent allmänt krävs inom samtliga SJ:s verksamhetsområden en intensifierad kostnadsjakt i syfte att effektivisera järnvägstrafiken. Produktiviteten måste ökas ytterligare genom bl. a. en effektivare organisation och ett

bättre utnyttjande av personal och materiel. Detta bör vara möjligt genom en återhållsam nyrekrytering och ett omfattande rationaliseringsprogram. Det är vidare av största vikt att SJ får ökade förutsättningar att anpassa sin verksamhet och organisation till marknadens krav. Såväl tågdriften totalt som terminalverksamheten måste effektiviseras.

Åtgärder måste snabbt vidtas för att åstadkomma effektivitet och därmed ökad lönsamhet i styckegodstrafiken. Ett effektivt utnyttjande av SJ:s godsvagnspark är också av avgörande betydelse för ekonomin i järnvägstrafiken. Ett högre utnyttjande av vagnparken är ett direkt alternativ till att investera i ytterligare vagnar.

SJ har enligt propositionen till regeringen överlämnat Långsiktig investeringsplan m. m. för SJ samt Särskilt investeringsprogram för upprustning av vissa trafiksvaga bandelar m. m.

SJ har enligt propositionen till regeringen överlämnat Långsiktig investeringsplan m. m. för SJ samt Särskilt investeringsprogram för upprustning av vissa trafiksvaga bandelar m. m.

SJ:s investeringsplan omfattar tioårsperioden 1981/82–1990/91. SJ har i enlighet med regeringens direktiv för utredningsarbetet studerat och redovisat fyra alternativa investeringsramar (inkl. leasing) räknade i reala termer varvid utgångspunkten är regeringens förslag i proposition 1979/80:100, dvs. 1325 milj. kr i 1980/81 års prisnivå med viss möjlighet till extern finansiering. Alternativen är en med 5% årligen ökad ram, en med 5% årligen ökad ram under första fem åren och en därefter oförändrad ram, en oförändrad årlig investeringsram samt en med 5% årligen minskad ram under de första fem åren och en därefter oförändrad ram. Till dessa alternativ har SJ lagt ett eget femte alternativ, av SJ betecknat som huvudalternativ, vilket enligt SJ anger de investeringsbehov som SJ:s nu gällande trafikprognoser motiverar. SJ räknar i sitt huvudalternativ med ett totalt resursbehov under tioårsperioden om ca 22 miljarder kronor.

Enligt föredragandens mening synes det rimligt, med hänsyn till att investeringarna under tidigare år varit eftersatta, att som planeringsram för SJ:s investeringar räkna med en i reala termer genomsnittlig årlig ökning av den totala investeringsvolymen om 5% per år under den närmaste femårsperioden.

Med hänsyn till den osäkerhet som vidlåder framtidsbedömningarna inom transportsektorn i ett så långt tidsperspektiv som till år 1990 är föredraganden f. n. inte beredd att ange någon planeringsram för investeringsutvecklingen för den senare delen av 1980-talet.

För att SJ:s ekonomiska mål skall kunna uppnås krävs enligt föredraganden att SJ:s resurser koncentreras till de mest lönsamma investeringarna. Härutöver finns de investeringar som kan ha starkt intresse från samhällsekonomiska eller andra utgångspunkter. I 1981 års budgetproposition kommer att närmare behandlas den långsiktiga investeringsutvecklingen vid SJ och de olika investeringsområden och enskilda investeringsobjekt som är av större betydelse för SJ:s utveckling.

De åtgärder föredraganden nämnt bör enligt hans mening sammantagna kunna leda till en väsentlig förbättring av SJ:s ekonomi under de närmaste åren. Med hänsyn till det stora underskott som nu föreligger krävs emellertid också taxehöjningar och en ökad prisdifferentiering i person- och godstrafiken.

Sammanfattningsvis anses goda möjligheter finnas att SJ:s ekonomiska mål skall kunna uppnås relativt snabbt vilket betecknas som nödvändigt såväl av statsfinansiella som av trafikpolitiska och samhällsekonomiska skäl. Den samlade effekten på statsbudgeten av de åtgärder som föredraganden berört – inkl. de av regeringen medgivna taxehöjningarna under hösten 1980 – bedömer föredraganden uppgå till ca 300 milj. kr. t.o.m. budgetåret 1981/82.

Det anses slutligen som rimligt att som mål uppställa att SJ skall uppnå full kostnadstäckning och uppfylla förräntningskravet senast budgetåret 1983/84.

I den socialdemokratiska gruppmotionen 1980/81:86 erinras om att 1979 års nya trafikpolitiska beslut innebar en klar markering av ett samhällsekonomiskt synsätt. Det samhällsekonomiska resonemang i 1979 års trafikpolitiska beslut som ledde fram till att SJ avlastats vissa fasta kostnader innebär dock inte att kravet på att täcka övriga kostnader med egna intäkter slopades. Kravet på kostnadstäckning utgör nämligen enligt det trafikpolitiska beslutet ett viktigt incitament till effektivitet i verksamheten, vilket i sin tur utgör ett väsentligt led i en samhällsekonomisk prissättning.

Motionärerna erinrar vidare om att riksdagen i det trafikpolitiska beslutet betonade investeringarnas betydelse för att ytterligare höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjligheter att spela den centrala roll den bör ha inom i första hand det interregionala person- och godstransportsystemet.

Motionärerna förklarar sig alltjämt vara av den uppfattningen att SJ:s investeringar måste öka men tar avstånd från den ändrade inriktning av investeringsverksamheten som föredraganden enligt dem förordar i propositionen.

Motionärerna anser sålunda att den av riksdagen beslutade inriktningen av investeringsverksamheten bör ligga fast så att SJ ges förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt sätt.

Sammanfattningsvis föreslås att

- lokparken förnyas i vad gäller både 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 kommunikationsradio påskyndas.

För investeringar i ATC och kommunikationsradio anses en ökning av 15 milj. kr. på årsbasis vara realistisk. Motionärerna beräknar 70 milj. kr.

för en utökad anskaffning av RC-lok och 20 milj. kr. för anskaffning av dieselfok.

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

Totalt innebär motionärernas förslag en investering på helårsbasis på 205 milj. kr. utöver det långsiktiga investeringsprogrammet. För innevarande budgetår anses till Järnvägar m. m. böra anvisas 100 milj. kr. utöver tidigare anvisade anslag.

Motionärerna finner det också angeläget att frågan om en bättre samordning mellan de statliga kommunikationsverken förs framåt. Riksdagen bör därför begära att regeringen i 1981 års budgetproposition lämnar en redovisning av frågan om en förbättrad samordning mellan de statliga trafikverken. En särskild utredningsman anses böra tillsättas för att lämna konkreta förslag rörande samarbetet mellan SJ och posten. Särskilt bör belysas en rationell hantering av styckegodset. Slutligen förutsätts att regeringen i nästa budgetproposition återkommer med en redovisning av vilken roll prispolitiken skall spela när det gäller att sanera SJ:s ekonomi.

I partimotion 1980/81:105 (vpk) understryks att genom en kraftig satsning på utveckling av järnvägens resurser vägnätet kan avlastas stora kostnader och järnvägens bokföringsmässiga underskott elimineras. Detta kräver en relativt kraftig satsning i början men leder efterhand till en förstärkning av kollektivtrafikens resurser och en från samhällets synpunkt viktig besparing, vilken svårligen kan kvantifieras. Uppskattningsvis kan det enligt motionärerna, som yrkar avslag på propositionen i denna del, röra sig om flera miljarder kronor i besparingar inom en rad samhällssektorer såväl direkt som indirekt.

Som föredraganden inledningsvis erinrar om är det av riksdagen år 1979 fastlagda målet för den statliga trafikpolitiken att ge landets olika delar en tillfredsställande trafikförsörjning till lägsta möjliga samhällsekonomiska kostnader. Riksdagens beslut innebar sålunda, såsom också i motion 1980/81:86 (s) framhållits, en klar markering av ett mer *samhällsekonomiskt synsätt* än tidigare på de trafikpolitiska frågorna. Detta innebär bl. a. att trafikpolitiken skall bidra till att uppfylla mål inom andra samhällssektorer, såsom närings-, sysselsättnings- och regionalpolitik.

Som utgångspunkt för sina förslag erinrar föredraganden i propositionen om den nya järnvägspolitikens innehåll enligt 1979 års beslut. De bedömningar och uttalanden som i samband härmed gjordes av riksdagen skall enligt utskottets uppfattning även fortsättningsvis läggas till grund för statsmakternas överväganden i dessa frågor samt i kommande budgetförslag m. m.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att den negativa resultatut-

vecklingen vid SJ är mycket oroande och att SJ fortsättningsvis inte bör drivas med underskott. Den samlade strukturplan som nu lagts och som syftar till att skapa bättre förutsättningar för SJ att uppnå sitt ekonomiska mål bör bl.a. därför godtas. Med anledning av uttalanden i propositionen och motionerna finner utskottet anledning understryka att lönsamma investeringar förekommer i verksamheten på såväl affärsbanenätet som det ersättningsberättigade nätet. I motsats till vad som anförts i motion 1980/81:86 (s) finner utskottet densamma stå i god överensstämmelse med det trafikpolitiska beslutet och avvisar därför yrkandena om avslag på förslaget om *strukturplan för SJ* och godkännande av motionärernas uttalanden i ämnet.

Utskottet tillstyrker vidare den av föredraganden föreslagna ökningen av investeringsverksamheten under den närmaste femårsperioden. I anslutning härtill vill utskottet understryka föredragandens uttalande att som planeringsram för SJ:s investeringar skall beräknas en i *reala* termer genomsnittlig årlig ökning av den totala investeringsvolymen om 5 % per år. Vad i övrigt anförts beträffande långsiktig investeringsplan samt taxepolitik och prissättning ger inte utskottet anledning till erinran eller särskilt uttalande. Bl.a. beträffande den långsiktiga investeringsutvecklingen och behovet av säkerhetsinvesteringar aviseras förslag till 1981 års budgetproposition.

Det i motion 1980/81:86 (s) framlagda förslaget om en *medelsanvisning på tilläggsbudget* om 100 milj. kr. för SJ:s investeringar under innevarande budgetår finner sig utskottet med hänsyn främst till det statsfinansiella läget inte kunna godta. Utskottet avstyrker därför motionen i denna del liksom yrkandet om en särskild framställning till regeringen om inriktningen av SJ:s investeringsverksamhet.

I motion 1980/81:68 (s) hemställs att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av *investeringar i rullande materiel och banor i Kopparbergs län, m.m.*

Utskottet behandlade i våras ingående (TU 1979/80:10) en rad regionala järnvägsfrågor, berörande bl.a. Kopparbergs län. Under hänvisning till vad utskottet därvid anförde finner utskottet motionen inte böra föranleda någon riksdagens åtgärd. Detsamma gäller även med avseende på de i motionen upptagna säkerhetsfrågorna, varom förslag som förut nämnts aviserats till kommande vår.

Vad i partimotion 1980/81:105 (vpk) anförts om en kraftig satsning på utveckling av järnvägens resurser och därmed eliminering av de bokföringsmässiga förlusterna samt besparingar av miljardformat kan utskottet inte ansluta sig till och avstyrker därför motionen i denna del.

Med anledning av yrkandet i motion 1980/81:86 (s) om bättre *samordning mellan de statliga kommunikationsverken* vill utskottet erinra om att utskottet så sent som i våras ingående behandlade frågan härom. Under

hänvisning till vad utskottet därvid anförde (TU 1979/80:18) anser utskottet yrkandet nu böra lämnas utan åtgärd. Detsamma gäller förslaget om tillsättande av en särskild utredningsman för frågan om en bättre samordning mellan SJ och postverket.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *strukturplan för SJ m.m.*
   att riksdagen med bifall till propositionen och med avslag på motionerna 1980/81:86 (s) yrkandena 4, 5 och 6 samt 1980/81:105 (vpk), i denna del,
   dels godkänner att en strukturplan för förbättring av statens järnvägars ekonomi med den av föredragande departementschefen förordade inriktningen genomförs,
   dels godkänner den av föredragande departementschefen förordade inriktningen av SJ:s investeringsverksamhet,
2. beträffande *medelsanvisning på tilläggsbudget för SJ:s investeringar*
   att riksdagen avslår motion 1980/81:86 (s) yrkande 11,
3. beträffande *samordning mellan de statliga affärsverken, m.m.*
   att riksdagen lämnar motion 1980/81:86 (s) yrkandena 7 och 8 utan åtgärd,
4. beträffande *investeringar i rullande materiel och banor i Kopparbergs län, m.m.*
   att riksdagen lämnar motion 1980/81:68 (s) utan åtgärd.

3. Sjöfart

Regeringen har under rubricerade avsnitt (punkterna 6–8, s. 19–21) bl.a. föreslagit riksdagen att godkänna en av föredragande departementschefen förordad besparing på anslaget E 2. Isbrytning för budgetåret 1980/81.

Föredragande departementschefen har vidare anmält visst uppdrag till sjöfartsverket samt förslag till avveckling av bidrag till sjöfolkets fria resor.

Motionerna

I motion 1980/81:86 av Bertil Zachrisson m.fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 9), att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om att bibehålla statsbidragen för sjöfolkets fria hemresor.

I motion 1980/81:105 av Lars Werner m.fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen med avslag på proposition 1980/81:20 bilaga 5 som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande sjöfarten.

Utskottet

Isbrytarverksamheten

Av propositionen framgår att kostnaderna för isbrytningen har ökat kraftigt under 1970-talet. Föregående budgetår uppgick kostnaden till nästan 140 milj. kr., vilket kan jämföras med ca 30 milj. kr. tio år tidigare. För budgetåret 1981/82 begär sjöfartsverket ca 160 milj. kr. för isbrytningen.

Vid anslagsberäkningen för innevarande budgetår förutsattes att isbrytaren Thule i likhet med tidigare år hålls i beredskap, men inte används i isbrytarverksamheten under en normalvinter. Av besparingsskäl och med hänsyn till att det under normalförhållanden finns en sådan isbrytarkapacitet att vintersjöfartens och näringslivets krav utan större svårighet kan tillgodoses föreslås att ytterligare en av de äldre isbrytarna tas ut ur isbrytarverksamheten den kommande vintersäsongen. Besparingen på drift- och underhållssidan beräknas till ca 5 milj. kr.

I partimotion 1980/81:105 (vpk) yrkas avslag på förslaget under hänvisning till att det är angeläget att full garanti skapas för Norrlandshamnarnas öppethållande även under svåra isförhållanden.

Av propositionen framgår att den ytterligare isbrytare som nu föreslås tas ut ur isbrytarverksamheten den kommande vintersäsongen avses kunna användas i reserv om någon av de övriga isbrytarna skadas eller om isförhållandena blir mycket svåra.

Under hänvisning härtill och på de av föredraganden i övrigt anförda grunderna tillstyrks propositionens förslag och avstyrks motionen i denna del.

Uppdrag till sjöfartsverket

Det förhållandet att de äldre isbrytarna snart har tjänat ut – isbrytarna Thule och Oden är från år 1953 resp. 1957 och Tor från år 1964 – föranleder enligt propositionen överväganden om isbrytarkapacitetens och isbrytarverksamhetens långsiktiga utformning.

Med ledning av bl.a. resultaten från den vintersjöfartsforskning sjöfartsverket bedriver i samverkan med andra myndigheter anses verket böra undersöka vilka åtgärder som kan vidtas för att förbättra samspelet mellan å ena sidan näringsliv, hamnar och sjötransportörer och å andra sidan den statliga isbrytarverksamheten. Möjligheterna till skärpta krav i fråga om förhandsanmälan och vid prioritering av isbrytarinsatserna anses därvid böra studeras och i sammanhanget värderas.

Det förhållandet att staten tillhandahåller tillräcklig isbrytarkapacitet även under svåra vinterförhållanden, dessutom kostnadsfritt, ger enligt föredragandens mening inte tillräckligt incitament för näringslivet och sjötransportörerna att minska anspråken på isbrytarkapacitet. Sjöfartsverket bör därför – inte minst från energisynpunkt – undersöka vilka möjligheter som finns att skapa ett sådant incitament med sikte på att få till stånd ett effektivare utnyttjande av isbrytarna.

Med anledning härav framhålls i partimotion 1980/81: 105 (vpk) att idén att eventuellt avgiftsbelägga isbrytartjänster innebär risker eftersom sjötransportörer av ekonomiska skäl kan försämra drift och säkerhet.

Utskottet finner det för sin del välmotiverat att på det sätt föredraganden förordat möjligheterna nu undersöks att effektivisera isbrytarverksamheten och om möjligt minska anspråken på *isbrytarkapaciteten*. Med hänvisning härtill och då utskottet inte delar motionärernas uppfattning om de risker som kan vara förenade härmed tillstyrks förslaget i fråga och avstyrks motionen i denna del.

Bidrag till sjöfolkets fria resor

Under förevarande avsnitt erinras om att föredraganden i den sjöfartspolitiska propositionen (prop. 1979/80: 166) uttryckte tveksamhet till ett fortsatt stöd åt rederinäringen inriktat mot de fria resorna. Kostnaderna för resor av detta slag ansågs – i likhet med andra kostnader varom avtal slutits – böra belasta arbetsgivaren och i förhandlingar med de anställdas organisationer avvägas mot andra önskemål.

I stället för stöd till sjöfolkets resor förordades att de sjöfartspolitiska åtgärderna inriktades mot en förstärkt statlig satsning på sjöfartsteknisk och sjöfartsekonomisk utveckling, forskning och utbildning. Föredraganden anser alltjämt att bidraget till sjöfolkets fria resor bör avvecklas. För att ge rederierna nödvändigt utrymme för anpassning anses bidraget böra avvecklas inom en tvåårsperiod.

I den socialdemokratiska gruppmotionen 1980/81: 86 hänvisas till riksdagens ställningstagande i frågan under våren 1980 och skälen härför. Under hänvisning härtill förklarar sig motionärerna inte kunna acceptera att bidragen till sjöfolkets hemresor nu avskaffas samt begär att detta skall ges regeringen till känna.

I motiveringen för partimotion 1980/81: 105 (vpk) berörs inte frågan, men motionärernas yrkande innebär avslag på propositionen.

Utskottet anser nu liksom tidigare (TU 1979/80: 26) och i likhet med föredraganden att de sjöfartspolitiska åtgärderna i första hand bör inriktas mot sådana åtgärder som främjar näringens utveckling och förnyelse samt att bidraget till sjöfolkets fria resor bör avvecklas. Utskottet tillstyrker därför föredragandens förslag härom och avstyrker motionsyrkandena.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *isbrytarverksamheten*
   att riksdagen med bifall till propositionens förslag och med avslag på motion 1980/81: 105 (vpk), i denna del, godkänner den av föredraganden förordade besparingen på anslaget E 2. Isbrytning för budgetåret 1980/81,
2. beträffande *uppdrag till sjöfartsverket*
   att riksdagen med avslag på motion 1980/81: 105 (vpk) i denna del godtar vad föredragande departementschefen i propositionen anfört,
3. beträffande *bidrag till sjöfolkets fria resor*
   att riksdagen med avslag på motionerna 1980/81: 86 (s) yrkande 9 och 1980/81: 105 (vpk), i denna del, godtar vad föredragande departementschefen i propositionen förordat.

4. Postväsendet

Regeringen har under rubricerade avsnitt (punkterna 9–11, s. 21–24) berett riksdagen tillfälle ta del av vad föredragande departementschefen har anfört i propositionen angående direktdebitering av följesedelsbunden post, översyn av reglerna för frankeringsfrihet samt avveckling av tjänstebrevsrätten för icke statliga organ.

Motionerna

I motion 1980/81: 86 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandet 10), att riksdagen beslutar att avveckling av tjänstebrevsrätt för icke-statliga organ skall ske i enlighet med vad i motionen anförts.

I motion 1980/81: 105 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga, att riksdagen med avslag på proposition 1980/81: 20 bilaga 5 som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande postväsendet.

Utskottet

Direktdebitering av följesedelsbunden post

Av propositionen framgår att sedan budgetåret 1979/80 vid trafiksäkerhetsverket prövats att låta myndigheten själv ersätta postverket för post-

befordran. Detta gäller dock enbart de stora postvolymer som skrivs ut maskinellt som en följd av registreringsarbetet vid länsstyrelsernas bil- och körkortsregister.

Enligt föredragandens uppfattning bör systemet med direktdebitering av den följesedelsbundna posten utvidgas till andra myndigheter som har stora volymer av enhetlig, ofta dataproducerad post. Systemet bör kunna övervägas för exempelvis riksskatteverket, statistiska centralbyrån, centrala studiestödsnämnden och riksförsäkringsverket.

Även utskottet finner lämpligt att så sker. Förslag i frågan aviseras f. ö. till 1981 års budgetproposition.

Översyn av reglerna för frankeringsfrihet

Postförsändelser *till* den som har tjänstebrevsrätt får under vissa förutsättningar lämnas till postbefordran ofrankerade. Om mottagaren inte är direktbetalande krävs medgivande av regeringen för att mottagaren skall få använda sig av sådan frankeringsfrihet.

När sådant särskilt medgivande finns får postverket i allmänhet ersättning från tjänstebrevsanslaget för befordringen av dessa försändelser. För frankeringsfria försändelser till försäkringskassorna betalar dock riksförsäkringsverket ersättning direkt till postverket. Föredraganden föreslår att reglerna för frankeringsfriheten ses över i kostnadsbesparande syfte. Utgångspunkten för översynen bör vara att frankeringsfrihet skall tillämpas endast då det ligger i myndighetens – snarare än i avsändarens – intresse att en försändelse skickas in.

Exempel på frankeringsfrihet som enligt föredragandens mening bör kunna avvecklas är den som gäller vid inbetalning av böter och studiemedelsavgifter samt vissa upplysningar i taxerings- och uppbördsärenden. Detta gäller även frankeringsfriheten för svar på vissa förfrågningar från de allmänna försäkringskassorna. En översyn av frankeringsfriheten efter dessa riktlinjer anses kunna medföra årliga besparingar på ca 20 milj. kr.

Utskottet har intet att erinra mot att de föreslagna åtgärderna genomförs.

Avvecklad tjänstebrevsrätt för icke statliga organ

Riksdagen har (prop. 1976/77: 100, TU 1976/77: 11, rskr 1976/77: 177) godkänt riktlinjer för avveckling av tjänstebrevsrätten för icke statliga organ. Skälet härtill var att det är angeläget att omfattningen av statligt ekonomiskt stöd till olika verksamheter kan kontrolleras och regelbundet omprövas samt att klara gränser skapas för vilka som skall ha tjänstebrevsrätt. I fråga om tjänstebrevsrätten för sjukvårdsinrättningar som ägs av primär- och landstingskommuner förhandlar staten med Landstingsförbundet. Förhandlingarna beräknas avslutas i år. Tjänstebrevsrätten för kyrkliga organ togs upp i samband med de under år 1977 slutförda överläggningarna om det framtida förhållandet mellan staten och svenska kyrkan. Då

dessa inte ledde till något principbeslut rörande relationerna mellan stat och kyrka bör enligt föredraganden frågan om hur de kyrkliga organens tjänstebrevsrätt skall avvecklas t. v. vila. För övriga tjänstebrevsberättigade icke statliga organ kan tjänstebrevsrätten enligt riksdagsbeslutet prövas i samband med organisatoriska förändringar hos dessa organ, när verksamhetens inriktning ändras eller när det finns andra skäl till en omprövning. Enligt föredragandens mening finns det nu sådana skäl. Värdet av de sistnämnda organens tjänstebrevsrätt beräknas till uppemot 100 milj. kr.

Eftersom det i vissa fall kan krävas omfattande administrativa förberedelser förordar föredraganden en viss övergångsperiod. Avvecklingen anses dock böra vara avslutad senast under budgetåret 1983/84.

Enligt den socialdemokratiska gruppmotionen 1980/81:86 kan beslut dock redan nu fattas om avveckling av de kyrkliga organens tjänstebrevsrätt. Denna anses dock t. v. böra bibehållas för domkapitlen och för pastorsämbetena i fråga om ärenden som gäller folkbokföringen. För övriga icke-statliga organ förordas en planmässig avveckling ske med början redan innevarande budgetår. Det föreslås vidare få ankomma på regeringen att fatta de konkreta avvecklingsbesluten. För budgetåret 1981/82 beräknar motionärerna en sammanlagd besparing på 20 milj. kr. genom avveckling av dels de kyrkliga organens tjänstebrevsrätt, dels den första etappen av övriga icke-statliga organs tjänstebrevsrätt.

I partimotion 1980/81:105 (vpk) framhålls beträffande förslaget om avvecklad tjänstebrevsrätt för icke-statliga organ att detta främst torde gälla primär- och landstingskommuners sjukvårdsinrättningar samt svenska kyrkan. Besparingarna blir enligt motionen i stor utsträckning skenbara eftersom kostnaderna överförs till kommunalskatten. Visserligen anses kostnadsmedvetandet kunna stärkas, men samtidigt förmodas administrativa nackdelar för posthanteringen uppkomma. Dessutom är motionärerna kritiska mot övervältringen av kostnader från stat till kommuner.

Utskottet tillstyrker för sin del att tjänstebrevsrätten för icke-statliga organ avvecklas i den ordning föredraganden förordat. Detta innebär emellertid att på de av föredraganden anförda skälen åtgärderna med avseende på de kyrkliga organens tjänstebrevsrätt t. v. anstår. Även utskottet finner lämpligt att så sker.

Härav följer att utskottet inte kan biträda yrkandet i motion 1980/81:86 (s) om beslut redan nu om avveckling av viss del av de kyrkliga organens tjänstebrevsrätt. Motionen avstyrks därför i denna del.

Vidare avstyrks yrkandet i partimotion 1980/81:105 (vpk) om avslag på propositionen i motsvarande del.

Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *direktdebitering av följesedelsbunden post* och *översyn av reglerna för frankeringsfrihet*
   att riksdagen godtar vad föredragande departementschefen i propositionen härom anfört,
2. beträffande *avvecklad tjänstebrevsrätt för icke statliga organ*
   att riksdagen med avslag på motionerna 1980/81: 86 (s) yrkande 10, och 1980/81: 105 (vpk), i denna del, godtar vad föredragande departementschefen i propositionen förordat.

Stockholm den 2 december 1980

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Bertil Jonasson (c), Essen Lindahl (s), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Wiggo Komstedt (m), Kurt Hugosson (s), Birger Rosqvist (s), Sixten Pettersson (m), Olle Östrand (s), Anna Wohlin-Andersson (c), Ove Karlsson (s), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m) och Ivar Franzén (c).

Reservationer

Bertil Zachrisson, Essen Lindahl, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Olle Östrand och Ove Karlsson (alla s) har avgivit följande sju reservationer till betänkandet.

1. Vägväsendet (punkt 1) beträffande *statens vägverks organisation* (mom. 1)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 3 börjar med "Utskottet vill" och på s. 4 slutar med "denna del." bort ha följande lydelse:

Utskottet kan för sin del inte finna det rimligt att riksdagen skall godkänna en organisationsförändring som är beskriven på ett så utomordentligt vagt sätt som i propositionen. De mycket allmänna uttalanden som görs i propositionen räcker inte som underlag för att riksdagen skall kunna ta ställning i frågan.

Vad beträffar den *lokala* organisationen framhöll utskottet i sitt betänkande TU 1979/80: 9 att det bedömde det som nödvändigt att vägverket

fortsätter rationaliseringen av sin organisation. Inte minst de otillräckliga väganslagen nödvändiggör f. ö. åtgärder av rationaliseringskaraktär. Enligt proposition 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik var vidare en förutsättning för en fortsatt hög ambitionsnivå för driftverksamheten också att de pågående rationaliseringarna fortsätter. Det gäller därvid rationaliseringar såväl på maskinsidan som i vad avser arbetsmetoder och organisation.

För att vägverket skall kunna garantera en rationell och effektiv driftverksamhet enligt den inriktning som statsmakterna angett erfordras således att organisationen av verkets driftresurser får en rationell och till medelstilldelningen anpassad utformning. Detta innebär enligt vad verket tidigare angivit förutom anpassning av de regionala resurserna på vägförvaltningarnas driftkontor även att den lokala driftorganisationen, arbetsområdena, måste ses över. Frågorna om indragning eller omorganisation av arbetsområden är dock enligt verkets uppfattning av komplicerad natur eftersom åtgärderna så gott som genomgående får negativa regionalpolitiska effekter.

Beslut av den art varom här är fråga föregås vidare enligt verket av ingående utredningar samt överläggningar med representanter för personalorganisationer jämte berörda lokala och regionala myndigheter. Hänsyn sägs därvid i största möjliga mån tas till samhällekonomiska samt regional- och arbetsmarknadspolitiska synpunkter.

Utskottet finner det anmärkningsvärt att föredraganden inte beaktat vad riksdagen på grundval av trafikutskottets enhälliga förslag anförde om vikten av att ett fullständigt beslutsunderlag föreligger innan indragning av vägstationer i skogslänen sker. Samhällsekonomiska hänsyn, liksom berättigade krav på service inom olika delar av vägnätet, gör det nödvändigt att omsorgsfullt pröva varje organisationsförändring. De förändringar som föredraganden utan föregående noggrann prövning nu aviserar skulle få förödande konsekvenser för såväl trafiksäkerhet som vägunderhåll. Det är inte heller godtagbart att begränsa servicen så att antingen grusvägnät eller tätortsvägar åsidosätts. Kraven på trafiksäkerhet gör det nödvändigt att inom vägverket noga avväga de skilda vägområdenas servicebehov. En ensidig entrepenadverksamhet i tätorterna kan komma att innebära betydande försämringar på lång sikt.

Den av föredraganden aviserade organisationsöversikten skulle, enligt uppgift från vägverket inför utskottet, om den omsattes i praktiken bl. a. leda till att mer än ett femtiotal vägstationer i glesbygd måste läggas ner för att uppnå en besparingseffekt på 10–20 milj. kr. per år. Även det övre norra byggnadsdistriktet måste avvecklas.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet föredragandens förslag och tillstyrker följaktligen yrkandet i motion 1980/81: 86 (s).

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

Vad beträffar förslaget i partimotion 1980/81: 105 (vpk) vill utskottet erinra om att väg- och arbetsmarknadsverkens byggnadsorganisation i

väsentliga delar har skilda funktioner och arbetsuppgifter och bl. a. därför lämpligen inte kan sammanföras i en organisation. Utskottet avvisar därför förslaget i fråga. Motionärernas avslagsyrkande tillgodoses däremot genom vad utskottet ovan anfört.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *statens vägverks organisation*
att riksdagen med avslag på propositionen i motsvarande del, med anledning av motion 1980/81:105 (vpk) i motsvarande del samt med bifall till motion 1980/81:86 (s) yrkande 1 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

2. Vägväsendet (punkt 2) beträffande *den statliga färjeverksamheten* (mom. 2)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 6 börjar med "Utskottet har" och på s. 7 slutar med "vissa färjor." bort ha följande lydelse:

Enligt utskottets bedömning är möjligheterna mycket små att spara på färjeverksamheten utan att det innebär oacceptabla serviceförsämringar eller leder till kostnadsövervältringar på kommuner och landsting för t. ex. sjuktransporter med helikopter eller för brandförsvar. Enligt den utredning som vägverket gjort på kommunikationsdepartementets uppdrag kommer nedrustningen av färjeservicen att drabba glesbygdens folk hårt. Det förslag som vägverket nu har skickat ut på remiss innebär en klart försämrad service för dem som drabbas. De föreslagna indragningarna leder till en ökad ojämlikhet och drabbar dem som redan nu har besvärligare kommunikationer än andra. Även ur energisynpunkt får indragningarna negativa konsekvenser. Det finns exempel på förslag till indragningar och nattuppehåll som skulle leda till omvägar på 6 à 7 mil. Antalet arbetstillfällen inom vägverket skulle vidare minska med ca 130.

För dem som bor i glesbygd skulle detta innebära försämringar som utskottet inte kan godta. Det skulle bli ännu svårare för människorna i glesbygden att på lika villkor delta i sin kommuns politiska och kulturella liv. Utskottet kan inte heller acceptera en avgiftsbeläggning eller privatisering i enlighet med kommunikationsdepartementets direktiv. Om man på sikt vill minska driftkostnaderna utan att försämra servicen för de bygder där färjeförbindelser finns i dag bör man enligt utskottets mening gå till väga på ett helt annat sätt.

I dagens konjunkturpolitiska läge bör man vidta åtgärder för att bl. a. stimulera investeringar i infrastruktur. Motionärerna förordar därför i stället för indragningar av färjeförbindelser att vissa färjeleder ersätts med broar. Delvis kan broarna utföras i stål, vilket leder till beställningar inom stål- och varvsindustrin. I första hand bör sådana broar byggas som har en

mycket god samhällsekonomisk lönsamhet. Följande färjeleder nämns därvid, nämligen Brosunden–Rosenholm, Klädesholmen–Bockholmen, Liljedal–Ed, Ekhammar–Björsund, Hamburgö–Hamburgsund, Strömsholmen–Bjursund och leden vid Anttis. För byggande av sådana broar föreslås slutligen medel på tilläggsbudget om 50 milj. kr. att anvisas under anslaget till Byggande av statliga vägar.

Utskottet delar motionärernas uppfattning om lämpligheten att under angivna förutsättningar ersätta vissa färjeleder med broar och anser därför medel böra beräknas härför. Ett bifall härtill innebär ett tidigareläggande av ovan nämnda projekt.

Utskottets ställningstagande innebär i det närmaste ett tillgodoseende av syftet med motion 1980/81:86 (s) yrkandena 2 och 14. Vidare tillgodoses i väsentlig del yrkandena i motionerna 1980/81:63 (c, m, fp) och 1980/81:90 (s) i vad avser frågan om minskad turtäthet på vissa färjor samt motion 1980/81:105 (partimotion, vpk) såvitt nu är i fråga.

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 7 börjar med "Redan enligt" och på s. 8 slutar med "yrkandet härom." bort ha följande lydelse:

Ett bra sätt att rationalisera och långsiktigt åstadkomma besparingar i vägverkets driftbudget för färjeverksamheten är sålunda att ersätta färja med bro, vilket också medför en väsentlig samhällsekonomisk vinst.

Redan enligt gällande flerårsplaner avses förbindelserna mellan Strömsholmen och Bjursund, mellan Pitsund och Pitholm samt vid Anttis och Kuoksu ersättas med broar. Broförbindelser beräknas också framdeles kunna bli aktuella vid Klädesholmen–Bockholmen, Liljedal–Ed, Ekhammar–Bjursund, Hamburgö–Hamburgsund och under vissa förutsättningar även vid Killingi.

Genom att nu bevilja 14,0 milj. kr. för byggande av bro mellan Strömsholmen och Bjursund torde detta projekt omedelbart kunna sättas i gång, och därigenom kan den eftersträvade besparingseffekten snabbare uppnås.

För bron vid Liljedalssundet bör anvisas 4,0 milj. kr och för Brosundet 2,5 milj. kr.

Vidare bör för broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt Hamburgsund–Hamburgö anslås 7,0 resp 8,5 milj. kr. För bro mellan Ekhammar och Björsund bör beviljas 5,0 milj. kr.

Även vid Pitsundet, Anttis, Kuoksu och Killingi bör färjelederna snarast ersättas med broar.

Vid ett bifall till ett eller flera av de ovan nämnda förslagen bör härför erforderliga medel snarast anvisas. Det bör därför ankomma på regeringen att på tilläggsbudget återkomma med förslag om sålunda erforderliga medel, högst intill det av motionärerna angivna beloppet om 50 milj. kr.

Vad utskottet härom anfört och vilket av riksdagen bör ges regeringen till känna innebär i det närmaste ett bifall till motionärernas yrkanden.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *den statliga färjeverksamheten*

att riksdagen

a. med anledning av vad föredraganden anfört samt motionerna 1980/81:63 (c, m, fp), 1980/81:90 (s) yrkande 2 och motion 1980/81:105 (vpk) i motsvarande del samt med bifall till motion 1980/81:86 (s) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

b. med anledning av motionerna 1980/81:56 (s) om bro vid Bjursundsström och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

c. med anledning av motionerna 1980/81:61 (s) om bro över Liljedalssundet och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

d. med anledning av motionerna 1980/81:89 (s) om bro vid Brosundet och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

e. med anledning av motionerna 1980/81:92 (s) om broar mellan Bockholmen och Klädesholmen samt mellan Hamburgsund och Hamburgö och 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

f. med anledning av motionerna 1980/81:93 (s) om färjeleden mellan Ekhammar och Björsund samt 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

g. med anledning av motion 1980/81:90 (s) om broar vid Pitsundet, Anttis, Kuoksu och Killingi som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

h. med anledning av motion 1980/81:86 (s) yrkande 14 i denna del som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört om medelsäskande på tilläggsbudget under anslaget till Byggande av statliga vägar för byggande av angivna broförbindelser.

3. Vägväsendet (punkt 1) beträffande *vägbyggnadsverksamheten* (mom. 3)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 9 börjar med "I likhet" och på s. 10 slutar med "berörd del." bort ha följande lydelse:

Under år 1978 upprättades en fördelningsplan för byggande av statskommunala vägar under perioden 1979–1988. Fördelningsplanen baserades på en årlig medelstilldelning till anslaget för byggandet av statskommunala vägar på 350 milj. kr. i 1979 års kostnadsnivå. Sedan fördelningsplanen fastställts har riksdagen beslutat att av anslaget skall 20 milj. kr.

utgöra anslag till byggandet av cykelleder. Om anslaget för 1982 minskas med nominellt 50 milj. kr. i förhållande till 1981 års anslag uppkommer en sådan förskjutning att först 1984 beräknas samtliga 1981 års starter enligt fördelningsplanen ha igångsatts. En rad av dessa objekt är redan igångsatta eller i ett mycket långt gånget planerings- eller projekteringsskede. Kommunerna tvingas därför förskottera utbyggnaderna av egna medel. Sådana förskotteringar förekommer redan i dag i en rad såväl stora som små kommuner.

Det aktuella anslaget för byggande av statskommunala vägar kan också användas för bidrag till kollektivtrafikanläggningar. Något utrymme för sådana satsningar kommer knappast att finnas. Detta strider klart mot riksdagens uttalande och mot vad framför allt de större kommunerna har kunnat räkna med.

Utskottet delar den uppfattning som kommit till uttryck i motion 1980/81:86 (s). Innan riksdagen binder sig för en neddragning av väganslagen på det föreslagna sättet måste sålunda vägverket ges tillfälle att redovisa på vilket sätt man kan förändra gällande flerårsplaner och vilka effekterna blir på t.ex. sysselsättning och trafiksäkerhet i olika delar av landet. Vid en sådan revidering av flerårsplanerna bör dels särskilt beaktas kollektivtrafikens behov, dels att vägverkets drift- och underhållsverksamhet tillförs erforderliga resurser. Enligt utskottets mening måste inriktningen för anslagsgivningen till vägväsendet vara att upprätthålla servicestandarden och vidmakthålla det i vägarna nedlagda kapitalet. En målmedvetet bedriven driftverksamhet med lämpligt avvägda resursinsatser utgör dels en garanti för trafikens framkomlighet under olika väderbetingelser, dels en av förutsättningarna för att hålla trafikolycksutvecklingen under kontroll.

Den föreslagna medelsanvisningen för kollektivtrafiken tillstyrks också av utskottet.

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

Genom det anförda synes även syftet med yrkandet i motion 1980/81:105 (partimotion, vpk) såvitt nu är i fråga till väsentlig del tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *vägbyggnadsverksamheten*

att riksdagen

a. med avslag på propositionen i denna del och med anledning av motion 1980/81:105 (vpk) i denna del samt med bifall till motion 1980/81:86 (s) yrkande 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört härom,

b. med avslag på propositionen i denna del och med bifall till motion 1980/81:86 (s) yrkandena 12 och 13 till *Bidrag till byggande av kommunala vägar och gator* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 anvisar ett reservationsanslag av 50 000 000 kr.,

4. Statens järnvägar (punkt 2) beträffande *strukturplan för SJ m. m.* (mom. 1 och 2)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 15 börjar med "Utskottet delar" och på s. 16 slutar med "SJ:s investeringsverksamhet." bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att åtgärder snabbt måste vidtas för att SJ:s ekonomiska mål skall kunna uppnås. SJ bör ha goda möjligheter att utveckla både sin person- och godstrafik till gagn för medborgarna och näringslivet i olika delar av landet. Inte minst bör utvecklingen på energiområdet med successivt ökande priser på oljeprodukter kunna bidra till att stärka järnvägens konkurrenskraft gentemot framför allt den långväga lastbilstrafiken. Det är angeläget att SJ har sådana resurser att nu nämnda möjligheter kan tas till vara.

Men utskottet vill erinra om att 1979 års nya trafikpolitiska beslut innebar en klar markering av ett samhällsekonomiskt synsätt. Ett exempel på detta är prissättningen för malmfrakterna. Här har riksdagen begärt en samhällsekonomiskt övergripande bedömning. Enligt trafikutskottet är det från samhällsekonomisk synpunkt av vitalt intresse att transportförhållandena utformas så att de särskilda betingelser som råder i malmfälten tas till vara (TU 1979/80: 10).

I den nu aktuella sparpropositionen synes regeringen i alltför hög grad förlita sig på marknadsekonomins mekanismer. En rad uttalanden pekar tillbaka från det nya trafikpolitiska beslutet mot 1963 års trafikpolitiska beslut.

Under avsnittet *rationaliseringar* anger föredraganden en ökad rationaliseringstakt vara en grundförutsättning för att åstadkomma förbättringar i SJ:s ekonomi. Enligt utskottets bedömning har SJ inte, som anges i propositionen, hållit tillbaka takten i rationaliseringarna under senare år utan tvärtom drivit en hård rationaliseringsverksamhet.

I samma avsnitt anger föredraganden att produktiviteten bör kunna ökas genom en återhållsam nyrekrytering och en nedskärning av SJ:s totala personalstyrka.

Rationalisering inom SJ synes emellertid hittills i alltför hög utsträckning ha kommit att bli detsamma som personalinskränkningar. I det fortsatta rationaliseringsarbetet bör ges ökad tyngd åt införandet av ny och bättre teknik och organisatoriska och administrativa förändringar. SJ:s administrativa apparat måste göras mer effektiv bl. a. genom ett smidigare och mindre byråkratiskt arbetssätt. Investeringsfrågorna måste drivas effektivare och utbildningsverksamheten ges en långsiktig inriktning.

Under rationaliseringsavsnittet finns en redogörelse för utnyttjandet av SJ:s godsvagnspark. Föredraganden hävdar att ett högre utnyttjande av vagnparken är ett direkt alternativ till att investera i ytterligare vagnar.

Enligt utskottets uppfattning bör man inom SJ i snabb takt gå över till en modern vagntyp, dvs. skrota de gamla godsvagnarna och investera i nya. Det är inte rimligt att SJ måste avstå från lönsamma transporter p.g.a. brist på lämpliga godsvagnar.

Såsom i det trafikpolitiska beslutet framhölls bör SJ få bättre möjligheter att ta hand om det långväga godset, bl.a. genom utbyggnad av kapaciteten och höjning av transportstandarden. Det är också angeläget att utvecklingen av kombinerade transporter inte hämmas av brist på investeringsmedel. För att bl.a. underlätta samverkan mellan olika trafikmedel är det vidare av största vikt att ett funktionellt terminalsystem byggs upp i landets olika delar.

Gemensamt för person- och godstrafiken föreligger också behov av fortsatta säkerhetsinvesteringar, såsom fjärrblockering, automatiskt tågstopp, ökat vägskydd och radioutrustning på tågen.

Investeringarnas betydelse för att ytterligare höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster och därmed ge järnvägen möjligheter att spela den centrala roll den bör ha inom i första hand det interregionala person- och godstransportsystemet betonades också. Riksdagen underströk starkt vikten av att SJ fick ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen.

Behovet av rullande materiel är stort. Behovet att ersätta gamla lok och vagnar med nytt materiel är trängande. Men det krävs också en ökning av antalet lok och vagnar för att kunna möta den ökande resandeströmmen. Inte minst situationen förra vintern visar att det krävs en rejäl upprustning av SJ:s lok- och vagnpark. Det krävs alltså enligt utskottets mening en konsekvent uppföljning av satsningen på SJ. SJ måste få de resurser som behövs för ett framgångsrikt fullföljande av lågprisreformen.

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.

Utskottet har självklart fortfarande den uppfattningen att SJ:s investeringar måste öka, men tar däremot avstånd från den ändrade inriktning av investeringsverksamheten som förordas i propositionen. Där slås kategoriskt fast att SJ:s resurser skall koncentreras till de mest lönsamma investeringarna. Först i andra hand kommer sådana investeringar som kan ha starkt intresse från samhällsekonomiska eller andra (t.ex. säkerhetsbefrämjande) synpunkter. Detta strider enligt utskottets mening klart mot 1979 års trafikpolitiska beslut.

Den av riksdagen beslutade inriktningen av investeringsverksamheten bör ligga fast så att SJ ges förutsättningar att göra sig gällande på ett samhällsekonomiskt sätt. I detta sammanhang må erinras om att riksdagsbeslutet också innebar att sjöfartens roll i trafikpolitiken skulle prövas. Det är – inte minst från energisynpunkt – väsentligt att i ökad utsträckning överföra godstransporter från landsväg till järnväg eller vattenväg. SJ

måste då ges bättre möjligheter att ta hand om det långväga gods som i dag går på landsväg, bl.a. genom utbyggnad av kapaciteten och höjning av transportstandarden. Det är därvid angeläget att SJ får investeringsmedel för en fortsatt satsning på enhetslasttekniken med bl.a. utbyggnad av enhetslastterminaler och anskaffning av containrar och hanteringshjälpmedel. Detta får dock inte leda till en osund konkurrenssituation gentemot kustsjöfarten. Därför bör SJ:s investeringar göras så att ett effektivare utnyttjande av sjöfartens resurser inte motarbetas.

I propositionen förordas en real investeringsökning om 5 % per år. Detta innebär enligt föredraganden att den helt övervägande delen av de investeringsprojekt som SJ tagit upp i sitt huvudalternativ kan realiseras, men att vissa omprioriteringar blir nödvändiga. Utskottet förutsätter att regeringen i 1981 års budgetproposition lämnar en detaljerad redogörelse för vilka avvikelser från SJ:s huvudalternativ som den av honom förordade lägre investeringstakten innebär. Först då blir det möjligt att ta ställning till investeringsverksamhetens inriktning.

Vad utskottet nu anfört om inriktningen av SJ:s investeringsverksamhet bör av riksdagen ges regeringen till känna.

Mot den redovisade bakgrunden – inte minst det akuta läget för SJ – anser utskottet i likhet med motionärerna att det behövs en kraftigare satsning på säkerhetsbefrämjande åtgärder för att få till stånd en uppsnabbning av införandet av ATC (automatiskt tågstopp), linjeblockeringsanläggningar, trafikradio och vägskyddsanläggningar. Det är också angeläget med en ökad satsning på rullande materiel – både lok och vagnar. Investeringarna bör planeras så att den svenska industrins kapacitet utnyttjas på ett effektivt sätt och för tillgodoseende av de av motionärerna angivna behoven.

Totalt innebär förslagen en investering på helårsbasis på 205 milj. kr. utöver det långsiktiga investeringsprogrammet. För innevarande budgetår bör till *Järnvägar m.m.* anvisas 100 milj. kr. utöver tidigare anvisade anslag.

Under avsnittet *taxepolitik och prissättning* redogörs allmänt för behovet av taxehöjningar. Någon mer preciserad redogörelse för hur föredraganden ser på vilken roll prispolitiken skall spela när det gäller att sanera SJ:s ekonomi ges inte. Utskottet förutsätter därför att regeringen i nästa budgetproposition återkommer med en redovisning av dessa frågor. Lågprissatsningen får inte urholkas genom framtida taxehöjningar. I första hand bör SJ:s inkomstpolitik gå ut på att öka volymen och inte på att med taxehöjningar förbättra SJ:s resultat.

dels att utskottets hemställan under 1 och 2 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *strukturplan för SJ m.m.*
   att riksdagen med avslag på propositionen i motsvarande del och med anledning av motion 1980/81:105 (vpk) i denna del samt med

bifall till motion 1980/81:86 (s) yrkandena 4, 5 och 6 som sin mening ger till känna vad utskottet anfört om en strukturplan för förbättring av statens järnvägars ekonomi och om inriktningen av SJ:s investeringsverksamhet,

2. att riksdagen med bifall till motion 1980/81:86 (s) yrkande 11 till *Järnvägar m. m.* på tilläggsbudget I till statsbudgeten för budgetåret 1980/81 anvisar ett reservationsanslag av 100 000 000 kr.,

5. Statens järnvägar (punkt 2) beträffande *samordning mellan de statliga affärsverken, m. m.* (mom. 3)

Reservanterna anser

dels att det stycke av utskottets yttrande som på s. 16 börjar med "Med anledning" och på s. 17 slutar med "och postverket." bort ha följande lydelse:

I motion 1980/81:86 (s) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en förbättrad *samordning mellan de statliga affärsverken*, vidare begärs att regeringen tillsätter en särskild utredningsman för frågan om en bättre samverkan mellan SJ och postverket.

Frågan om samarbetet mellan de statliga verken under kommunikationsdepartementet har tagits upp ett flertal gånger i riksdagen. Vid behandlingen av den trafikpolitiska propositionen konstaterade trafikutskottet (TU 1978/79:18) att frågan om en förbättrad samordning mellan de statliga trafikverken ännu inte kommit närmare sin lösning. Utskottet fann detta otillfredsställande och ansåg att det bör ankomma på regeringen att snarast vidta åtgärder för att få en bättre samordning till stånd. En redovisning av vilka åtgärder som har vidtagits eller avses vidtas skulle lämnas riksdagen i samband med 1980 års budgetproposition. Någon sådan redovisning har ännu inte lämnats.

Kommunikationsministern berör en del av detta komplex i sparplanen. Han pekar på möjligheterna att rationalisera SJ:s verkstadsrörelse. Här hänvisas till samverksutredningens förslag i betänkande (Ds K 1980:4) Fordonsunderhåll i statliga verkstäder om att öka och utjämna beläggningen i de statliga verkstäderna. Detta förslag remissbehandlas f. n.

Utskottet finner det angeläget att frågan om en bättre samordning mellan de statliga kommunikationsverken förs framåt. Områden som är tänkbara för samdrift är t. ex. transporter, inköp, säkerhet och radio. Riksdagen bör som motionärerna föreslagit begära att regeringen i 1981 års budgetproposition lämnar en redovisning av frågan om en förbättrad samordning mellan de statliga trafikverken. En särskild utredningsman bör tillsättas för att lämna konkreta förslag rörande samarbetet mellan SJ och postverket. Särskilt bör belysas en rationell hantering av styckegodset. Ett annat område som kan bli aktuellt är busstrafiken på Norrlandslinjerna.

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

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *samordning mellan de statliga affärsverken, m.m.* att riksdagen med bifall till motion 1980/81:86 (s) yrkandena 7 och 8 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

6. Sjöfart (punkt 3) beträffande *bidrag till sjöfolkets fria resor* (mom. 3)

Reservanterna anser

dels att det stycke i utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Utskottet anser" och slutar med "avstyrker motionsyrkandena", bort ha följande lydelse:

De fria resorna är en viktig social och ekonomisk förmån för de ombordanställda. Kostnaderna är betydande för främst sådana rederier vilkas fartyg sällan eller aldrig anlöper svenska eller närliggande hamnar. Det sjöfartspolitiska programmet blir enligt propositionen hårt inriktat på att stödja enbart sådan trafik som berör svenska hamnar. Även övrig sjöfart tillför dock landet goda exportinkomster. Utskottet är inte i rådande konjunkturläge berett att medverka till att de berörda rederierna får sin konkurrensförmåga nedsatt. Det är tvärtom angeläget för samhället att bidra till att minska de sociala nackdelar som är förknippade med tjänstgöring ombord i handelsfartyg.

Under hänvisning till det anförda avstyrker utskottet föredragandens förslag och tillstyrker följaktligen yrkande 9 i motion 1980/81:86 (s).

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

Genom det anförda synes även syftet med yrkandet i motion 1980/81:105 (vpk) i denna del tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *bidrag till sjöfolkets fria resor*
att riksdagen med avslag på propositionen i motsvarande del och med anledning av motion 1980/81:105 (vpk) i denna del samt med bifall till motion 1980/81:86 yrkande 9 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

7. Postväsendet (punkt 4) beträffande *avvecklad tjänstebrevsrätt för icke statliga organ* (mom. 2)

Reservanterna anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Utskottet tillstyrker" och slutar med "motsvarande del." bort ha följande lydelse:

Enligt propositionen förhandlar staten med Landstingsförbundet om tjänstebrevsrätten för sådana sjukvårdsinrättningar som ägs av primär- och landstingskommuner. Tjänstebrevsrätten för kyrkliga organ bör enligt departementschefen t. v. vila i avvaktan på fortsatta överläggningar om det framtida förhållandet mellan staten och svenska kyrkan.

Enligt utskottets mening kan emellertid beslut redan nu fattas om avveckling av de kyrkliga organens tjänstebrevsrätt. Tjänstebrevsrätten bör dock t. v. bibehållas för domkapitlen och för pastorsämbetena i fråga om ärenden som gäller folkbokföringen. För övriga icke statliga organ bör en planmässig avveckling ske med början redan innevarande budgetår. Det bör ankomma på regeringen att fatta de konkreta avvecklingsbesluten. Regeringen bör i efterhand i budgetpropositionen redovisa för riksdagen hur avvecklingen genomförs. För budgetåret 1981/82 synes en sammanlagd besparing på 20 milj. kr. bli möjlig genom avveckling av dels de kyrkliga organens tjänstebrevsrätt, dels den första etappen av övriga icke statliga organs tjänstebrevsrätt.

Av det anförda följer att utskottet tillstyrker yrkandet 10 i motion 1980/81: 86 (s) och avstyrker yrkandet i partimotion 1980/81: 105 (vpk) i motsvarande del.

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

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *avvecklad tjänstebrevsrätt för icke statliga organ*
   att riksdagen med anledning av propositionen i motsvarande del och med avslag på motion 1980/81: 105 (vpk) i motsvarande del samt med bifall till motion 1980/81: 86 (s) yrkande 10 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört.

Norstedts Tryckeri, Stockholm 1980