

Trafikutskottets betänkande**1981/82:22****om anslag till Järnvägar m. m. (prop. 1981/82:100)****SJÄTTE HUVUDTITELN****Järnvägar m. m.**

Statens järnvägar m. fl. anslag. I proposition 1981/82:100 bilaga 9 (kommunikationsdepartementet) återfinns regeringens förslag till medelsanvisning för budgetåret 1982/83 m. m. under avsnitt D. Järnvägar. Förslagen innebär

att till Statens järnvägar för budgetåret 1982/83 anvisas ett reservationsanslag på 1 804 900 000 kr. (punkt D 1, s. 82–88),

att statens järnvägar får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 40 000 000 kr. (punkt D 1, s. 82–88),

att till Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1982/83 anvisas ett anslag på 863 000 000 kr. (punkt D 2, s. 88–92),

att till Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar för budgetåret 1982/83 anvisas ett reservationsanslag på 11 600 000 kr. (punkt D 3, s. 92–95),

att regeringen medges låta statens järnvägars statskapital få sättas ned med 210 000 000 kr. under budgetåret 1982/83 (s. 74–82),

att regeringen bemyndigas att föra tjänster med beteckningen Cp på övergångsstat och i övrigt vidta de övergångsåtgärder som behövs med anledning av SJ:s omorganisation (s. 74–82).

Beträffande anslag till Försvarsinvesteringar vid statens järnvägar för budgetåret 1982/83 (punkt D 4) avser regeringen att återkomma till frågan härom i särskild proposition om inriktningen av säkerhetspolitiken och totalförsvarets fortsatta utveckling.

Vidare bereds riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört om resultatutvecklingen vid statens järnvägar (s. 74–82).

Regeringen bereder också under avsnittet Särskilda frågor riksdagen tillfälle att ta del av vad föredragande departementschefen har anfört

dels om taxesamordning mellan tåg och buss (s. 175–180),

dels om samordning mellan de statliga kommunikationsverken (s. 185–188).

Motioner

- I motion 1981/82:194 av Lennart Brunander m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts angående järnvägslinjen Borås-Varberg. 21-22 16 d
- I motion 1981/82:195 av Sven Henricsson och John Andersson (båda vpk) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en prövning av bandelen Forsmo-Hotings överförande till riksnätet. 21-22 16 e
- I motion 1981/82:196 av Per-Olof Strindberg (m) yrkas att riksdagen beslutar begära att regeringen snarast undersöker möjligheterna att åstadkomma ett speciellt nordturistkort för ungdomar under 26 år. 29 30
- I motion 1981/82:234 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. 28-29 29
- I motion 1981/82:313 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. 29-30 31 a
- I motion 1981/82:314 av Sven Henricsson (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att uttala sig för vad i motionen anförts om anläggande av industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum, och hos regeringen begär åtgärder i enlighet därmed. 25-26 23 p
- I motion 1981/82:359 av Anders Björck (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen omedelbart tillsätter en opartisk undersökningskommission för att utreda de nuvarande problemen inom tågtrafiken och framlägga förslag till hur ett upprepande av vinterns kaotiska förhållanden skall undvikas. 19 10
- I motion 1981/82:362 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. 25-26 23 d
- I motion 1981/82:423 av Anita Bråkenhielm m. fl. (m) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om åtgärder i syfte att åstadkomma smidigare kundservice från SJ:s sida vad gäller i motionen nämnda fall. 30-31 32 a
- I motion 1981/82:427 av Birgitta Rydle (m) yrkas att riksdagen beslutar uttala att SJ vid den fortsatta utbyggnaden av handikappanpassningen av trafiken utökar och förbättrar rullstols servicen på stationerna. 30 31 c
- I motion 1981/82:429 av Oswald Söderqvist och Tore Claeson (båda vpk) yrkas

TU 1981/82: 22	3	Behandlas i utskottets	ytr. s.	hemst. p.
1. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att en kraftig förbättring av trafikförhållandena genomförs för persontrafiken mellan Stockholm och Uppsala, den s. k. Uppsalapendeln,	27-28	27-28	27 a	
2. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att SJ återupptar persontrafiken vid Bålsta station,	27-28	27-28	27 a	
3. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att järnvägstrafiken mellan Uppsala och Enköping återupptas genom SJ:s försorg både när det gäller personbefordran och gods.	27	27	26	
I motion 1981/82:591 av Hugo Bengtsson (s) yrkas att riksdagen i skrivelse till regeringen begär att den av Landskrona kommun gjorda utredningen om färjeförbindelse med Danmark prövas av den inom SJ pågående utredningen om färjeförbindelser.	28	28	28	
I motion 1981/82:592 av Lennart Brunander m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägslinjen Falköping-Landeryd.	21-22	21-22	16 b	23 e
I motion 1981/82:593 av Pär Granstedt m. fl. (c) yrkas				
1. att riksdagen beslutar uttala att SJ bör aktivt medverka till förbättrade förhållanden för pendelresenärer vid Stockholm C och Södertälje S,	15-16	15-16	5 a	
2. att riksdagen beslutar uttala att SJ bör medverka till att i samarbete med SL lösa kapacitetsproblemen för pendeltågstrafiken i enlighet med vad som anförts i motionen,	15-16	15-16	5 a	
3. att riksdagen beslutar hemställa att regeringen uppdrar åt SJ att i samarbete med SL och SLT försöka skapa förutsättningar att utvidga pendeltågstrafiken till Bro, Nykvarn och Vagnhärad,	15-16	15-16	5 d	
4. att riksdagen beslutar hemställa att regeringen uppdrar åt SJ att utarbeta en beredskapsplan för trafikstörningar i enlighet med vad som anförts i motionen,	15-16	15-16	5 a	
5. att riksdagen beslutar hemställa att regeringen uppdrar åt SJ att pröva möjligheten att låta fjärrtåg göra uppehåll i Märsta.	27-28	27-28	27 c	
I motion 1981/82:594 av Gertrud Hedberg m. fl. (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller att regeringen ger SJ till känna vad som i motionen anförts om handikappanpassningen på SJ:s tågagnar.	30-31	30-31	32 b	
I motion 1981/82:596 av Sven Henricsson m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen uttalats om upprustning av järnvägen Växjö-Hultsfred-Västervik.	25-26	25-26	23 b	
I motion 1981/82:598 av Ove Karlsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen uttalar sig för att Västerdalsbanan rustas upp till sådan standard att den kan sammanföras med riksnätet på vilket persontrafiken skall bibehållas.	21-22	21-22	16 f	23 j

I motion 1981/82:606 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts		
a. om vikten av en förstärkt vinterberedskap,	10–15	4 a
b. om dubbelbemanning av loken,	21	13
2. att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa att frågan om medgivande för SJ att anskaffa snabbtågsprototyper underställs riksdagen för prövning,	20–21	12
3. att riksdagen beslutar till Statens järnvägar för budgetåret 1982/83 anvisa ytterligare 36 100 000 kr. som reservationsanslag eller summa 1 841 000 000 kr.	10–15	4 a
I motion 1981/82:778 av Arne Andersson i Gamleby m. fl. (s, m, c) yrkas att riksdagen beslutar att bandelen Bjärka/Säby–Västervik tillförs riksbanenätet.		
21–22		16 a
I motion 1981/82:779 av Gösta Andersson och Arne Fransson (båda c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att järnvägen Nässjö–Nybro hänförs till SJ:s riksnät på vilken gods- och persontrafiken skall bibehållas,	21–22	16 g
2. att riksdagen som sin mening uttalar att SJ aktivt medverkar till en upprustning av banan samt att SJ genomför en effektiv marknadsföring av järnvägen.	25–26	23 c
I motion 1981/82:781 av Raul Blücher (vpk) yrkas		
1. att riksdagen uttalar att Nordmark-Klarälvens Järnvägar AB inte bör tillåtas riva upp järnvägsrälsen mellan Deje och Karlstad,	26–27	25
2. att riksdagen hemställer hos regeringen om åtgärder så att godstrafiken kan utvecklas och persontrafiken återupptas på järnvägen Karlstad–Hagfors och att denna järnväg moderniseras.	26–27	25
I motion 1981/82:788 av Sture Korpås m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening uttalar att tåg som går genom en kommun normalt skall göra uppehåll där i en utsträckning som gör det möjligt för kommunens invånare att i rimlig grad ha den egna centralorten eller annan järnvägsstation i kommunen som utgångspunkt för färresor.		
27–28		27 b
I motion 1981/82:793 av Rolf Rämgård m. fl. (c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att alla järnvägslinjer skall ingå i riksbanenätet,	21–22	16 a–k
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande upprustningen av bandelen Malungsfors–Sälen och persontrafiken Mora–Älvdalen.	25–26	23 k
	25–26	23 m
I motion 1981/82:794 av Oswald Söderqvist m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen begär förslag om upprustning av järnvägsstationerna i enlighet med vad som framförs i motionen,	21	14

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en förbättring av servicen på tågen när det gäller tillhandahållande av varor och servering,

30-31 32 c

30-31 32 c

3. att riksdagen hos regeringen begär förslag om åtgärder till utökade utrymmen för barn på tågen.

I motion 1981/82:796 av Anna Wohlin-Andersson och Gösta Andersson (båda c) yrkas att riksdagen uttalar sig för att bandelen Bjärka/Säby-Västervik skall ingå i SJ:s riksnät.

21-22 16 a

I motion 1981/82:1013 av Tore Claeson (vpk) yrkas 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.

16

7

I motion 1981/82:1014 av Tore Claeson och Oswald Söderqvist (båda vpk) yrkas att riksdagen uttalar att överläggningar mellan SJ, SL, SLT och berörda kommuner snarast bör upptas i syfte att åstadkomma en utvidgning av den spårbundna lokaltrafiken från Södertälje Södra järnvägsstation på sträckorna mot Eskilstuna, Flen och Nyköping.

16

6 a

I motion 1981/82:1016 av Lars-Ove Hagberg (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag att bandelen Malung-Borlänge upprustas enligt vad som anförs i motionen och att järnvägen Malungsfors-Sälen återuppbyggs.

25-26

23 l

25-26 23 m

I motion 1981/82:1018 av Margot Håkansson m. fl. (fp) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär en samordning av SJ:s tåg- och busstidtabeller i vissa fall,

35-37

37 b

2. att riksdagen hos regeringen begär förslag till mer enhetligt taxeyesystem vid resa med olika frakthuvudmän.

35-37

37 b

I motion 1981/82:1019 av Margot Håkansson m. fl. (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ vidtar trivselbefrämjande åtgärder i enlighet med vad i motionen anförts.

30-31

32 d

I motion 1981/82:1021 av Inga Lantz (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att byggande av pendeltågsstationen vid Flemingsberg igångsätts med det snaraste.

10-15

4 a

I motion 1981/82:1023 av Esse Petersson (fp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär utredning om möjligheterna att anskaffa modern teknik för biljettförsäljning, i enlighet med motionens förslag, för användning främst på motorvagnar.

30-31

32 e

I motion 1981/82:1025 av Eric Rejdnell och Börje Stensson (båda fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Bjärka/Säby-Västervik överförs till SJ:s riksnät.

21-22

16 a

I motion 1981/82:1121 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas		
1. att riksdagen uttalar att arbetet med att handikappanpassa den kollektiva trafikmiljön och färdmedlen bör intensifieras,	31	33 a
2. att riksdagen hemställer hos regeringen om åtgärder för att utveckla en handikappanpassad järnvägsvagn.	31–32	33 b
Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1981/82:1119.		
I motion 1981/82:1381 av Georg Andersson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om behovet av upprustning av järnvägen Hällnäs–Lycksele–Storuman.	25–26	23 n
I motion 1981/82:1383 av Gunilla André m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägslinjerna Skövde–Karlsborg, Falköping–Landeryd, Gårdsjö–Håkantorp och Forshem–Nossebro.	21–22 25–26	16 b–c 23 e–f
I motion 1981/82:1392 av Stina Eliasson m. fl. (c) yrkas		
1. att riksdagen beslutar att de i motionen nämnda banorna hänförs till SJ:s riksnät,	21–22	16 e,h
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande trafikförsörjningen för Arvidsjaur.	23	18
I motion 1981/82:1394 av Ivar Franzén m. fl. (c, s, m, fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening uttala vad som anförts i motionen om prioritering av dubbelspår och pendeltrafik på västkustbanan.	24 24	21 a 22 a
I motion 1981/82:1397 av Lars-Ove Hagberg (vpk) yrkas		
1. att riksdagen hos regeringen hemställer att åtgärder vidtas så att turisttrafik efter hela inlandsbanan kan ske sommartid,	23	19 a
2. att riksdagen hos regeringen hemställer att förutsättningarna för att öppna en turistled med trampdressin mellan Vansbro och Mora utreds.	24	19 b
I motion 1981/82:1400 av Larz Johansson (c) yrkas att riksdagen begär att regeringen uppdrar åt SJ att i samverkan med SLT och SL skapa förutsättningar för en utvidgad spårbunden kollektivtrafik för Södermanlands län.	16	6 b
I motion 1981/82:1404 av Erik Larsson m. fl. (c; s, m, fp, vpk) yrkas att riksdagen beslutar hos regeringen begära förslag att till Stiftelsen Nora järnvägmuseum och veteranjärnväg överlåta spår, mark och byggnader i sådan omfattning och på sådana villkor att stiftelsens intentioner kan fullföljas.	21	15
I motion 1981/82:1405 av andre vice talmannen Thorsten Larsson m. fl. (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om åtgärder för att åter starta persontrafik och även utökad godstrafik längs järnvägslinjen Malmö–Sjöbo.	25–26	23 g

I motion 1981/82:1413 av Eric Rejdnell (fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om en kompletterande museijärnvägstrafik under turistsäsong på bandelen Hultsfred-Växjö.

I motion 1981/82:1417 av Lars Werner m. fl. (vpk) yrkas att riksdagen beslutar att under en treårsperiod bevilja SJ ett anslag på 485 000 000 kr. för förbättring av driftsäkerheten under vinterförhållanden, varvid början sker i 1982/83 års budget med ett anslag på 165 000 000 kr.

I motion 1981/82:1418 av Erik Wörnberg m. fl. (s, m, c, fp, vpk) yrkas att riksdagen beslutar att bandelen Bjärka/Säby-Västervik tillförs riksbanenätet.

I motion 1981/82:1615 av Tommy Franzén m. fl. (vpk) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1-3),

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som allmänt anförs i motionen beträffande åtgärder inom trafiken och hemställer om förslag härom,

2. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till dubbelspår på sträckan Kallhäll-Bålsta samt Älvsjö-Västerhaninge,

3. att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag till nytt spår mellan Märsta och Södertälje.

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1981/82:1614.

I motion 1981/82:1621 av Stig Josefson m. fl. (c) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 1), att riksdagen uttalar sig för att inomregionala kommunikationer förstärks och att därvid prövas möjligheten att återuppta järnvägstrafik på sträckan Malmö-Staffanstorps-Sjöbo,

Motiveringen till yrkandena återfinns i motion 1981/82:1620.

I motion 1981/82:1831 av Erling Bager och Elver Jonsson (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om pendeltågstrafik i Göteborgsregionen.

I motion 1981/82:1836 av Rolf Clarkson m. fl. (m) yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande åtgärder för att SJ:s ekonomiska mål skall kunna uppfyllas i enlighet med strukturplanen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts beträffande införande av ett nytt driftersättningsystem till SJ för olönsam järnvägstrafik.

10-15 4 b

21-22 16 a

15-16 5 b

15-16 5 e

15-16 5 e

25-26 23 g

24 22 b

16-17 8 a

33-34 35

I motion 1981/82:1839 av Olle Eriksson och Kerstin Andersson i Hjärtum (båda c) yrkas att riksdagen hänför bandelen Mellerud–Bengtstors–Arvika till riksnätet.

21–22 16 i

I motion 1981/82:1840 av Olle Eriksson (c) och Elver Jonsson (fp) yrkas att riksdagen uttalar att regeringen snarast bör pröva möjligheterna att införa en särskild ungdomsvariant av nordturbiljetten.

29 30

I motion 1981/82:1849 av Gunnel Jonäng m. fl. (c) yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att åtgärder vidtas för att återställa Bollnäs–Orsabanan till normal godsbanestandard,

25–26 23 i

2. att riksdagen hos regeringen begär att utbyggnad sker av SJ-verkstaden i Bollnäs,

17–19 9 b

3. att riksdagen hos regeringen begär att förbättringar vidtas för trafiken Gävle–Ljusdal,

27–28 27 d

4. att riksdagen hos regeringen begär att motorvagnstågen gör uppehåll vid Arbrå station,

27–28 27 d

5. att riksdagen hos regeringen begär att förutsättningarna prövas för att åter öppna Kilafors station för vissa snälltåg.

27–28 27 d

I motion 1981/82:1854 av Bertil Måbrink (vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bandelen Hudiksvall–Ljusdal.

21–22 16 j

I motion 1981/82:1856 av Eivor Nilson och Stina Eliasson (båda c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om behovet av en bättre kollektiv trafikförsörjning i de primära rekreationsområdena.

22–23 17

I motion 1981/82:1858 av Elvy Nilsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att SJ tillsammans med SJ-anställda i Värmland får i uppdrag att snarast göra en inventering och kartläggning över behovet av nödvändiga investeringar på järnvägsnätet och SJ tillhöriga byggnader i Värmland. Projekten bör lämpligen kunna utföras som beredskapsarbete.

19–20 11 b

I motion 1981/82:1860 av Kerstin Nilsson m. fl. (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en utredning om upprustning av bandelen från Boden till Haparanda och Övertorneå.

25–26 23 o

I motion 1981/82:1864 av Arne Nygren m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 3),

1. att riksdagen beslutar att hos regeringen hemställa att motionen överlämnas till turist- och rekreationspolitiska utredningen (TUREK),

23–24 20

3. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad som anförs i motionen om behovet av särskilda samhällsinsatser för att förbättra transportmöjligheterna till turistområden i övre Norrland.

I motion 1981/82:1871 av Gabriel Romanus m. fl. (fp) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 1 och 2),

1. att riksdagen uttalar att staten bättre än vad som skett under gångna vintrar måste leva upp till sina åtaganden enligt den s. k. Hörjel-överenskommelsen,

15-16 5 c

2. att riksdagen uttalar att den i mars 1980 påbörjade översynen och samordningen mellan statligt, landstingskommunalt och kommunalt ansvar för trafikförsörjningen i Storstockholmsregionen snarast förs till praktiska resultat.

15-16 5 c

I motion 1981/82:1875 av Kerstin Sandborg och Kerstin Ekman (båda fp) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs om järnvägstrafiken på Bohusbanan och i Göteborgsregionen.

25-26 23 h

I motion 1981/82:1880 av Rolf Sellgren m. fl. (fp) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs angående inriktningen av arbetet inom nämnden för riksfärdtjänsten.

29-30 31 b

I motion 1981/82:1885 av Evert Svensson m. fl. (s) yrkas

1. att riksdagen bemyndigar regeringen att forcera utbyggnaden av dubbelspår på västkustbanan samt upprusta Bohusbanan i sin nuvarande sträckning och i sin förbindelse med området Trestad.

24 21 b
25-26 23 h

2. att riksdagen bemyndigar regeringen att låta utreda frågan om att i samverkan med Norge genom järnvägsbro över Svinesund bygga ut Bohusbanan till Oslo för att därigenom fullfölja den ursprungliga planen på en rationell förbindelse i detta trafiksystem.

26 24

I motion 1981/82:1886 av Olle Svensson m. fl. (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförs om behovet av trafikpolitiska åtgärder i Södermanland såvitt gäller järnvägar.

25-26 23 a

I motion 1981/82:1894 av Bertil Zachrisson m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkandena 7, 9-10 och 11),

7. att riksdagen beslutar att till Statens järnvägar för budgetåret 1982/83 anvisa ett i förhållande till regeringens förslag med 460 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 2 264 900 000 kr.,

10-15 4 a

9. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs om järnvägsinvesteringar i Västerbotten,

19-20 11 a

10. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförs om uppdrag till SJ att tillsammans med de anställda utveckla en modell för inventering av järnvägsinvesteringar.

19-20 11 a

TU 1981/82: 22	10	Behandlas i utskottets yttr. s. hemst. p.
11. att riksdagen beslutar som sin mening ge regeringen till känna vad i motionen anförts om SJ:s organisation.	17-19	9 a
I motion 1981/82:2048 av Gösta Bohman m. fl. (m) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 4), att riksdagen begär att regeringen vidtar sådana åtgärder att den av riksdagen antagna strukturplanen för SJ fullföljs. Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82:2018.	16-17	8 b
I motion 1981/82:2136 av Olof Palme m. fl. (s) yrkas, såvitt nu är i fråga (yrkande 7), att riksdagen till Statens järnvägar för budgetåret 1982/83 anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 460 000 000 kr. förhöjt reservationsanslag av 2 264 900 000 kr. Motiveringen till yrkandet återfinns i motion 1981/82:2133.	10-15	4 a

Utskottet

1 Anslaget Statens Järnvägar

1.1 Investeringar för nästa budgetår samt vissa organisationsfrågor m. m.

I budgetpropositionen lämnas inledningsvis under avsnittet Järnvägar dels en redogörelse för resultatutvecklingen vid SJ, dels en sammanfattning av innehållet i SJ:s anslagsframställning för nästa budgetår. Föredragande departementschefen framhåller i anslutning härtill att det handlingsprogram som SJ har presenterat – för att det ekonomiska målet skall uppnås senast under budgetåret 1983/84 – utgör en god grund för det fortsatta arbetet med att förbättra SJ:s ekonomi i enlighet med den av riksdagen fastställda strukturplanen. Till fullföljande härav föreslås att investeringsvolymen för innevarande budgetår, 1 615 milj. kr. inkl. extern finansiering, ökas till 1 834 milj. kr. (exkl. försvarsinvesteringar), vilket överensstämmer med den plan för SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet som redovisas i strukturplanen för SJ. I föredragandens bedömning av investeringsnivån ligger bl. a. att SJ:s försvarsinvesteringar, vilka under innevarande budgetår uppgår till 6 milj. kr. skall behandlas under ett särskilt anslag, vartill regeringen avser återkomma i aviserad proposition om totalförsvarets fortsatta utveckling.

Av den totala investeringsvolymen för budgetåret 1982/83 föreslås 1 794 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.

Den förordade investeringsramen för SJ innebär att anslaget Statens järnvägar för budgetåret 1982/83 tas upp med 1 804,9 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 180 milj. kr. och förräntningskravet med 84 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 1982/83 får sättas ned med 210 milj. kr. och att *förräntningskravet* får sättas ned med 103 milj. kr. för ändamålet. Utskottet tillstyrker förslagen härom.

Mot regeringens förslag till investeringar m. m. för nästa budgetår har motionsledes en rad crinringar framförts.

I motion 1981/82:606 (partimotion vpk) yrkas således – under hänvisning till SJ:s ekonomiska situation och stora behov av investeringsresurser – att riksdagen ger regeringen till känna vad som anförs i motionen om vikten av en förstärkt vinterberedskap samt att riksdagen under anslaget Statens järnvägar för nästa budgetår anvisar ytterligare 36,1 milj. kr. I motion 1981/82:1417 (partimotion vpk) yrkas vidare att riksdagen under en treårsperiod beviljar SJ ett extra investeringsanslag på 485 milj. kr. för förbättring av driftsäkerheten under vinterförhållanden, varvid början avses ske i 1982/83 års budget med ett anslag på 165 milj. kr.

I motionerna 1981/82:1894 (s) och 1981/82:2136 (partimotion s) yrkas att riksdagen till anslaget Statens järnvägar för nästa budgetår anvisar ett i förhållande till regeringens förslag med 460 milj. kr. förhöjt reservationsanslag om 2 264,9 milj. kr.

Enligt motionärernas bedömning är de nu föreslagna investeringarna för SJ inte tillräckliga för att möta de ökade krav på järnvägen som 1979 års trafikbeslut innebär. Det akuta läget för SJ – inte minst i storstadsområdena – med en allvarlig brist på lok och vagnar utgör starka skäl för en ökning av investeringarna i rullande materiel och spårkapacitet. En kraftigare satsning på säkerhetsbefrämjande åtgärder för att få till stånd ett snabbare införande av ATC (automatisk tågstopp), linjeblockeringsanläggningar och kommunikationsradio m. m. förordas vidare. För att förbättra vinterberedskapen hos SJ behövs också särskilda investeringsåtgärder.

Erforderlig förnyelse av SJ:s rullande materiel anses i stor utsträckning kunna ske genom beställningar hos svensk industri och skulle enligt motionärerna innebära en investering på 100 milj. kr. i personvagnar och pendeltågsvagnar under nästa budgetår.

För investeringar i säkerhetsanläggningar såsom ATC och kommunikationsradio m. m. anses en ökning av 10 milj. kr. vara realistisk, och för anskaffning av RC-lok beräknas 80 milj. kr.

För att förstärka vinterberedskapen anses vidare extraordinära insatser på totalt 485 milj. kr. böra göras. Det gäller bl. a. ombyggnad av befintliga

pendeltågsvagnar, resurser för avisning, snöröjning och reservdelar till pendeltågstrafiken, bangårdsombyggnad vid Stockholms central samt förbättrade verkstadsresurser. För nästa budgetår beräknas 200 milj. kr. för dessa särskilda insatser.

Beträffande pendeltågstrafiken anses vidare regeringen – med utgångspunkt i den spårkapacitetsutredning som SJ gör för Storstockholmsområdet – senast i nästa års budgetproposition böra återkomma till riksdagen med förslag till en lösning av kapacitetsfrågorna. Utan att avvakta denna utredning bör dock dubbelspåret Älvsjö–Järna påbörjas, i första hand på sträckan Älvsjö–Flemingsberg. För nästa budgetår beräknas 20 milj. kr. för ändamålet. Utbyggnaden av dubbelspåret ger också förutsättningar för att lösa problemen med Flemingsbergs station.

En investering inom SJ av objekt i Norrbotten avseende både upprustning och omläggning av spår visar slutligen enligt motionärerna att man med relativt kort varsel kan sätta i gång arbeten inom en total kostnadsram av 170 milj. kr., varav 50 milj. kr. föreslås skola anvisas för nästa budgetår. Det gäller upprustning av spår på sträckan Boden–Haparanda och linjeomläggning på sträckorna Bergträsk–Brännberg, Brännberg–Degerbäcken och Jörn–Älvsbyn.

Sammantaget föreslås sålunda järnvägsinvesteringar i rullande materiel och spårutbyggnader på drygt 1,3 miljarder kronor, varav 460 milj. kr. för budgetåret 1982/83.

I motion 1981/82:1021 (vpk) begärs att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag som innebär att byggande av pendeltågsstationen vid Flemingsberg igångsätts med det snaraste.

Utskottet vill till en början erinra om att i strukturplanen för SJ kraftigt understryks investeringarnas stora betydelse för möjligheterna att förbättra SJ:s ekonomi. Som planeringsram för SJ:s långsiktiga investeringsverksamhet anges en i reala termer genomsnittlig årlig ökning av den totala investeringsvolymen på 5 % per år under en femårsperiod. Härigenom får SJ förutsättningar att rationalisera sin verksamhet och att möta de kvantitets- och kvalitetsmässiga krav som ställs på såväl person- som godstrafikområdet.

Enligt strukturplanen är det nödvändigt att resurserna koncentreras till de mest lönsamma investeringarna. Till grund för den närmare prioriteringen mellan olika objekt och objektgrupper ligger 1981 års budgetproposition (prop. 1980/81:100, bil. 9, TU 1980/81:19, rskr 1980/81:261) i vilken behandlas den långsiktiga investeringsinriktningen vid SJ samt de olika investeringsområden och enskilda investeringsobjekt som är av större betydelse för SJ:s utveckling och ekonomi.

Ungefär hälften av de av SJ för nästa budgetår begärda medlen avser investeringar i fasta anläggningar. Medlen avser bl. a. fortsatta större bangårdsarbeten och linjeomläggningar på flera platser. Bl. a. förbättras

kapaciteten på västkustbanan successivt genom bättre mötesmöjligheter och dubbelspår på de mest belastade delarna.

I medelsbehovet för signalombyggnader ingår den pågående utbyggnaden av den automatiska tåghastighetskontrollen (ATC) som fortsätter i snabb takt. Under åren 1982 och 1983 kommer bl. a. sträckorna Ånge–Sundsvall–Uppsala, Ånge–Avesta–Hallsberg och Varberg–Helsingborg–Lund att förses med ATC-utrustning. Även utbyggnaden av fjärrblockeringen fortsätter. Under budgetåret 1982/83 påbörjas utbyggnad på sträckorna Åstorp–Kattarp–Helsingborg och Avesta–Sala.

Inom SJ sker en successiv nyanskaffning av omriktare, modernisering av omformaraggregat samt upprustning och fjärrmanövrering av omformarstationer. Likaså fortsätter arbetet med att förbättra kontaktledningsnätets standard.

För investeringar i rullande materiel beräknas ca 760 milj. kr. varav 40 milj. kr. via EUROFIMA. För att ersätta de ellok som successivt slopas och för att möjliggöra en trafikökning planerar SJ – i likhet med vad som skett under senare år – att anskaffa 18 Rc-lok. Vidare har SJ beställt 18 T44-lok.

Leveranserna av de 100 italienska dieselmotorvagnar av typ Y1 som beställdes år 1977 har avslutats.

I maj 1977 beställde SJ 150 personvagnar för leverans t. o. m. sommaren 1984. I april 1981 beställdes ytterligare 50 personvagnar med sista leverans i december 1984. SJ räknar också med att göra en beställning av nya sovvagnar under budgetåret 1982/83.

Godsvagnsparken förnyas successivt. Inköpen av slutna standardvagnar med helt öppningsbara sidor (Hbis-vagnar) fortsätter med ca 600 vagnar per år. Vidare omfattar anskaffningsplanerna 100 containervagnar per år samt 100 fyraxliga vagnar för transport av påhängsvagnar i kombinerad trafik järnväg/landsväg.

I medelsbehovet för ombyggnad av rullande materiel ingår ATC-utrustning i loken. Ombyggnadsarbetena i övrigt syftar till att minska underhållskostnaderna, öka kapaciteten, anpassa materielen till nya transporttekniska krav och skapa en bättre arbetsmiljö för personalen.

Såsom föredraganden framhåller i propositionen överensstämmer den förordade investeringsnivån med de planeringsförutsättningar som SJ genom 1980 års strukturplan har fått av riksdagen. SJ:s anslagsframställning grundas också härpå.

Utskottet delar föredragandens uppfattning att de planerade åtgärderna kommer att bidra till en standard i järnvägstrafiken som i ökad utsträckning tillgodoser kundernas krav på transporttider, bekvämlighet, säkerhet m. m. De innebär inte minst en fortsatt satsning på en lösning av kapacitetsproblemen på olika delar av bannätet samt i fråga om säkerhetsinvesteringarna

m. m. genom bl. a. utbyggnaden av den automatiska tågastighetskontrollen, ATC.

Utskottet vill i övrigt hänvisa till den redogörelse för bl. a. resultatutvecklingen för SJ och bedömningen av investeringsfrågorna som lämnas i propositionen och vartill utskottet på vissa punkter i det följande återkommer.

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

Beträffande frågan om dubbelspår Älvsjö–Flemingsberg m. m. konstaterades i 1981 års budgetproposition att regeringen tidigare på riksdagens begäran hade gett SJ i uppdrag att projektera ett ytterligare dubbelspår på nämnda sträcka. Åtgärden sågs 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 dubbling 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 därvid föreslagen 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.

F. n. pågår förhandlingar mellan SJ och Stockholms läns landsting om den fortsatta utbyggnaden av kollektivtrafiken i Stockholmsområdet.

Utskottet finner det i hög grad angeläget att ett slutligt avtal träffas mellan parterna om den långsiktiga inriktningen av investeringarna. I avvaktan härpå bör de investeringar göras som är nödvändiga för att undvika akuta kapacitetsproblem i pendeltågstrafiken. Skulle förhandlingarna leda till att åtgärder behöver vidtas redan under innevarande budgetår torde härför erforderliga medel kunna rymmas inom anslagsramen.

Några särskilda medel för nämnda arbeten synes därför inte nu behöva beräknas av riksdagen. Ej heller bör i detta skede beslut fattas om byggande av pendeltågsstationen i Flemingsberg.

Vad avser beredskapen vid svåra vinterförhållanden har SJ i skrivelse den 22 januari 1982 hos regeringen hemställt om ett särskilt anslag om 485 milj. kr. (exkl. reserv) för förstärkning av denna beredskap.

Regeringen har med anledning härav genom beslut den 4 januari 1982 ställt 75 milj. kr. till SJ:s förfogande för ändamålet. Enligt SJ:s planer beräknas medlen komma att användas till att påbörja ombyggnad av pendeltågen (X 1), värmefält vid ändstationer i SL-trafiken, bättre informationssystem för pendeltågsresenärerna, olika åtgärder för personvagnarna i fjärrtågen, växelvärmefält, tvätt- och avisningsanläggning för lok i Hagalund samt installation av infravärme för avisning i verkstäder.

En del av dessa investeringar är direkt hänförliga till SL-trafiken och förutsätter enligt gällande avtal att landstinget i Stockholms län är berett att stå för de tillkommande kapital- och driftkostnader som investeringarna för med sig. SJ har också fått medgivande att projektera de anläggningar i Hagalund resp. på centralstationsområdet som anges i SJ:s skrivelse till regeringen.

Regeringen har vidare beslutat om tidigareläggning av beställning av snöröjningsutrustning av olika slag för 40 milj. kr.

Enligt kommunikationsministern kommer regeringen slutligen att positivt pröva möjligheterna att ställa ytterligare anslagsmedel till SJ:s disposition om det visar sig att arbetsmarknadsläget kräver åtgärder från regeringens sida.

Med beaktande av innebörden i nämnda beslut finner utskottet inte erforderligt att riksdagen nu beräknar särskilda medel för ändamålet.

Inte heller är utskottet berett att på de av motionärerna anförda skälen tillstyrka att medel beräknas för upprustning av järnvägen Boden-Haparanda och för vissa linjeomläggningar i Norrbotten. Frågorna härom synes böra prövas i samband med den långsiktiga och övergripande planering av järnvägsinvesteringarna för landet i dess helhet som sker inom SJ.

Under hänvisning till vad sålunda anförts tillstyrks regeringens förslag i nu berörda delar och avstyrks samtliga i det föregående upptagna motionsyrkanden.

I december 1981 framlades av utredningen om samordnande statliga insatser på trafikområdet i Stockholmsregionen betänkandet *Statliga insatser för Stockholmstrafiken* (Ds K 1982:1). I betänkandet som f. n. är under beredning redovisas ett samlat program med förslag till principiösa åtgärder avseende vissa större investeringar i vägar och tunnelbanor, lokaltågstrafiken, en central flygbussterminal, förskjutna arbetstider och en samordnad parkeringspolitik. Planerings- och utredningsarbetet pågår f. n. också inför upprättandet av flerårs- och fördelningsplaner för byggande av vägar, gator och tunnelbanor i regionen samt beträffande regionens framtida kollektivtrafikförsörjning. Ett omfattande förhandlingsarbete pågår också mellan närmast berörda trafikansvariga och trafikhuvudmän.

Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av nämnda utrednings- och förhandlingsarbete m. m. är utskottet inte nu berett att

biträda eller instämma i den rad av yrkanden härom som motionsledes aktualiserats. Utskottet anser därför motionerna 1981/82:593 (c) yrkandena 1, 2 och 4 om *pendeltågstrafiken inom Stockholmsregionen* samt ansvaret för dess utformning och drift m. m., 1981/82:1615 (vpk) yrkande 1 om åtgärder inom Stockholmstrafiken och 1981/82:1871 (fp) yrkandena 1 och 2 om bättre efterföljd av den s. k. Hörjelöverenskommelsen samt översyn och samordning mellan statligt, landstingskommunalt och kommunalt ansvar för trafikförsörjningen i Storstockholmsregionen kunna lämnas utan åtgärd. Yrkande 3 i förut nämnda motion 1981/82:593 (c) om viss förlängning av pendeltågstrafiken samt yrkandena 2 och 3 i motion 1981/82:1615 (vpk) att riksdagen nu begär förslag till dubbelspår Kallhäll–Bålsta och Älvsjö–Västerhaninge samt nytt spår mellan Märsta och Södertälje S avstyrks vidare.

Detsamma gäller yrkandena i motionerna 1981/82:1014 (vpk) om *förbättrade järnvägskommunikationer inom Södermanlands län* och 1981/82:1400 (c) om *ökad spårbunden kollektivtrafik i samma län*.

I motion 1981/82:1013 (vpk) begärs att riksdagen uttalar sig för att en omfattande upprustning och ombyggnad av *Södertälje södra järnvägsstation* snarast bör komma till stånd samt hos regeringen hemställer om förslag härom. Motionärerna pekar därvid särskilt på behovet av upprustning och handikappanpassning av förbindelserna mellan perrongerna m. m.

Utskottet har tidigare framhållit 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, som förut berörts, regleras i det s. k. pendelstågsavtalet mellan SJ och Stockholms läns landsting, dels att mycket stora anspråk på investeringsmedel i övrigt föreligger för åtgärder på järnvägssystemet i Storstockholmsregionen. Med hänvisning härtill avstyrks motionen.

I motion 1981/82:1836 (m) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts beträffande åtgärder för att *SJ:s ekonomiska mål* skall kunna uppfyllas i enlighet med strukturplanen. Vidare begärs i motion 1981/82:2048 (partimotion m) att riksdagen begär att regeringen vidtar sådana åtgärder att den av riksdagen antagna *strukturplanen för SJ* fullföljs.

Med anledning av den motivering för yrkandena som lämnas i motionerna vill utskottet hänvisa till innehållet i den redogörelse för SJ:s resultatutveckling som lämnas i propositionen. Häri erinras om att det – genom det trafikpolitiska beslutet och strukturplanen – har slagits fast att SJ även i

fortsättningen skall drivas som ett affärsverk. Detta innebär att SJ inom de ramar som samhället dragit upp och med de ersättningar som riksdagen beslutat om för avgränsade tjänster skall drivas efter företagsekonomiska principer på samma sätt som andra statliga och privata trafikföretag.

I strukturplanen pekas på de negativa konsekvenser som blir följden om SJ fortlöpande tillåts driva sin verksamhet med stora underskott. Bl. a. föreligger en påtaglig risk för att prisbildningen på transportmarknaden blir snedvriden och att investeringar och transportmönster anpassas till en ineffektiv fördelning av transportarbetet. Det anges också vara viktigt att det finns ett incitament för SJ att uppfylla det uppsatta resultatkravet. Skulle detta incitament försvinna kan järnvägens service till såväl näringsliv som resenärer påtagligt komma att försämrast. I strukturplanen understryks vidare de negativa konsekvenser på statsbudgeten som uppstår när SJ inte förmår uppfylla resultatkravet.

Mot bakgrund av det statsfinansiella läget, det trafikpolitiska beslutet och den ordning som fastställts för affärsverken slogs i strukturplanen fast att det inte kan accepteras att SJ fortsättningsvis drivs med underskott. SJ skall därför enligt riksdagsbeslutet inrikta sin verksamhet på att senast under budgetåret 1983/84 uppnå full kostnadstäckning och uppfylla det av statsmakterna uppställda förräntningskravet.

Enligt föredragandens bedömning utgör det handlingsprogram som SJ presenterat för att det ekonomiska målet skall uppnås senast under budgetåret 1983/84 en god grund för det fortsatta arbetet med att förbättra SJ:s ekonomi i enlighet med den av riksdagen fastställda strukturplanen. De prognoser som SJ redovisat över de närmaste årens resultatutveckling är emellertid osäkra och delvis beroende på faktorer som inte SJ har något inflytande över, t. ex. konjunktur- och lönekostnadsutvecklingen. Föredraganden utgår från att SJ har beaktat den inverkan detta kan ha på resultatutvecklingen. Det är enligt propositionen synnerligen angeläget att strukturplanen och det av SJ presenterade handlingsprogrammet genomförs konsekvent. Detta förutsätter bl. a. fortsatta och mycket kraftfulla rationaliseringsåtgärder samt fortsatta taxehöjningar och andra prisåtgärder i enlighet med strukturplanens intentioner.

Med hänvisning till vad härom sålunda anförts finner utskottet någon särskild åtgärd från riksdagens sida med anledning av motionsyrkandena ej påkallad.

I motion 1981/82:1894 (s) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om *SJ:s organisation m. m.* Regeringen bör enligt motionen återkomma till riksdagen under detta år med en redovisning av vilka organisatoriska åtgärder som vidtagits inom SJ, varvid inte minst verkstadsorganisationen bör uppmärksammas.

Redan i den föreliggande budgetpropositionen lämnas emellertid en redogörelse för vidtagna och planerade organisationsförändringar. Mot

bakgrund av de av statsmakterna beslutade riktlinjerna för SJ:s verksamhet och kraven i fråga om dess ekonomi bemyndigade regeringen sålunda i augusti 1981 SJ att genomföra en förändring av centralförvaltningens organisation i enlighet med ett av SJ redovisat förslag.

Tre nya avdelningar inrättas i det nya huvudkontoret – en för persontrafik, en för godstrafik och en för gemensam transportproduktion. I samband därmed slopas den nuvarande trafikavdelningen och kommersiella avdelningen. Arbetsuppgifterna inom nuvarande administrativa avdelningen, ekonomiavdelningen och planeringsavdelningen omfördelas mellan avdelningarna, som ges nya benämningar. Vidare bildar SJ Resebyrå en s. k. division med eget resultatansvar direkt underställd chefen för SJ. Busstrafiken organiseras i ett antal resultatansvariga regionala enheter underställda chefen för den nya persontrafikavdelningen. Färjetrafiken organiseras som en särskild resultatenheter underställd chefen för den nya godstrafikavdelningen.

Åt chefen för SJ inrättas följande stabsenheter: en informationsenhet, en juridisk enhet – som motsvarar den nuvarande juridiska avdelningen som slopas – en koncernstab samt en trafiksäkerhetsenhet, som i huvudsak motsvarar den nuvarande säkerhetssektionen inom trafikavdelningen. Arbetsuppgifterna inom den nuvarande utvecklingsavdelningen fördelas på övriga avdelningar.

I fråga om fältorganisationen har SJ i december 1981 till regeringen anmält vissa planerade förändringar i den regionala/lokala förvaltningens verksamhet och organisation. Ändringarna innebär bl. a. följande:

Nuvarande åtta trafikdistrikt ges en ny inre organisation och blir resultatansvariga marknadsregioner direkt under chefen för SJ. Regionerna överensstämmer geografiskt i allt väsentligt med nuvarande trafikdistrikt. Varje marknadsregion har dels ett regionkontor för bl. a. planering, marknadsföring och försäljning, dels produktionsområden för den löpande produktionsledningen. Produktionsområdenas storlek och utseende kommer att variera och anpassas till produktionsförutsättningarna i landets olika delar. Deras antal kan ännu inte definitivt bestämmas. Det kommer dock att finnas fler produktionsområden än det finns trafikområden i dag. De kommersiella enheterna i Borås, Växjö och Umeå kommer att finnas kvar.

Under huvudkontorets banavdelning sorterar åtta banregioner med produktionsområden och maskinavdelningen behåller de sex verkstadsregionerna med huvudverkstäder och driftverkstäder. Dessa regioners geografiska gränser och allmänna verksamhetsområden överensstämmer i allt väsentligt med nuvarande bandistrikt och verkstadsregioner.

De planerade förändringarna – som det enligt propositionen ligger helt inom SJ:s ansvar att besluta om – ger, jämfört med dagsläget, framför allt möjligheter till en större grad av delegering från huvudkontoret till

regionkontoren. Inom regionerna läggs planeringsuppgifter på regionkontoren samtidigt som produktionsledningsfrågor decentraliseras och sprids på fler orter än i dag. Syftet är att uppnå en sammantaget effektivare organisation med lägre administrationskostnader samt en större närhet till kunderna och en större effektivitet i produktionsledning och kvalitetsuppföljning.

Samverkan mellan de olika regionala organen inom samma geografiska område skall utvecklas. Eventuellt kan en integrering under en gemensam chef komma att ske senare.

Föredraganden understryker i propositionen att den anpassning av organisationen som sker bör ses som en viktig del i det handlingsprogram som erfordras för att SJ skall kunna uppnå de för verksamheten uppställda målen. Utskottet delar denna uppfattning och finner under hänvisning till det anförda att motionsyrkandet inte bör föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller – i avvaktan på resultatet av organisationsförändringarna m. m. – yrkandet i motion 1981/82:1849 (c) om utbyggnad av *SJ-verkstaden i Bollnäs*.

Utskottet tillstyrker i anslutning härtill de av föredraganden förordade förändringarna i fråga om ett antal tjänster vid SJ. Det bör vidare få ankomma på regeringen att, i den utsträckning som erfordras i samband med genomförandet av omorganisationen, få föra tjänster på övergångsstat och i övrigt få meddela de övergångsbestämmelser som behövs.

I avvaktan på resultatet av organisationsförändringarna och åtgärderna för bättre vinterberedskap samt förhandlingarna om pendeltågstrafiken i Stockholm m. m. finner utskottet inte anledning föreligga att – såsom i motion 1981/82:359 (m) yrkats – hos regeringen begära en särskild *undersökningskommission för att granska SJ:s verksamhet*. Motionen avstyrks därför.

I motion 1981/82:1894 (s) yrkas att riksdagen beslutar att som sin mening ge regeringen till känna vad som anförts i motionen om *järnvägsinvesteringar i Västerbottens län m. m.* Motionärerna hänvisar därvid till den inventering av möjliga investeringsobjekt som gjorts av SJ-personalen i länet och som anses böra gå igenom av SJ för att läggas till grund för statsmakternas bedömningar av framtida investeringsbehov.

Utskottet kan för sin del inte finna den begärda framställningen från *riksdagens sida* erforderlig. De arbetsuppgifter det här rör sig om torde ingå i SJ:s egen långsiktiga planering. De SJ-anställda är vidare i olika former och på olika nivåer representerade i planerings- och beslutsprocessen ända upp i SJ:s styrelse. Därest de för det egna företaget vill lägga fram sina synpunkter på investeringarna liksom verksamheten i övrigt torde sålunda goda möjligheter härför redan föreligga, och utskottet anser sig också kunna utgå

från att verket i vederbörlig ordning prövar sådana förslag.

I enlighet med det anförda avstyrks yrkandet i fråga.

Detsamma gäller motionärernas yrkande att riksdagen hos regeringen begär att det uppdras åt SJ att tillsammans med de anställda utveckla en *modell* av det slag motionärerna angett för *inventering av järnvägsinvesteringar*.

Utskottet avstyrker likaledes yrkandet i motion 1981/82:1858 (s) att riksdagen hos regeringen begär att SJ tillsammans med de *SJ-anställda i Värmland* får uppdrag att snarast göra en inventering och kartläggning över behovet av nödvändiga investeringar på järnvägsnätet och SJ tillhöriga byggnader i Värmland. Utskottet utgår nämligen från att en beredskapsplanläggning av det slag motionärerna avser redan sker inom SJ för samtliga delar av landet och i nära samarbete med arbetsmarknadsverket och vederbörande regionala och lokala myndigheter, i samband varmed även synpunkter från facketts sida torde kunna aktualiseras.

1.2 Vissa övriga investeringsfrågor m. m.

I motion 1981/82:606 (partimotion vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen hemställer att frågan om medgivande för SJ att anskaffa *snabbtågsprototyper* underställs riksdagen för prövning.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att frågan om snabbtåg m. m. aktualiserades redan vid 1980/81 års riksmöte (jmf prop. 1980/81:100, bil. 9, TU 1980/81:19, rskr 1980/81:261).

Av den nu förevarande propositionen framgår vidare att regeringen den 19 november 1981 beslutade att ge SJ tillstånd att anskaffa tre snabbtågsprototyper för försöksverksamhet. Syftet är att under en försöksperiod testa tågens driftsäkerhet och få kännedom om marknadens reaktioner. Frågan om seriebeställning av snabbtåg skall prövas av regeringen i anslutning till SJ:s anslagsframställningar.

SJ:s planer innebär att ett utbyggt snabbtågssystem skulle kunna vara i full drift på linjerna Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö, Göteborg–Malmö och Stockholm–Sundsvall i mitten av 1990-talet. I anslutning härtill understryker föredraganden vikten av att hela det bannät som skall behållas på sikt måste få del av den tekniska utvecklingen när det gäller rullande materiel. Ett eventuellt införande av snabbtåg i större skala i enlighet med SJ:s planer måste följas av en samtidig satsning på förnyelse och modernisering av den rullande materiel som utnyttjas på bandelar som inte skall trafikeras av snabbtågen. Det gäller bl. a. utnyttjande av nya moderna motorvagnar på det trafiksvaga bannätet.

Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot vad föredraganden sålunda anført, vilket också innebär att riksdagen i sinom tid kommer att i vederbörlig ordning få pröva härmed sammanhängande frågor.

Under hänvisning härtill finner utskottet motionen inte böra föranleda någon riksdagens särskilda åtgärd.

I motion 1981/82:606 (partimotion vpk) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om *dubbelbemanning av lok*.

Utskottet utgår från att spörsmålet härom övervägs i samband med säkerhetsfrågorna för tågtrafiken. Frågan som inrymmer betydande ekonomiska aspekter får även ses som en avtals- och förhandlingsfråga. Någon åtgärd från riksdagens sida synes emellertid inte nu erforderlig, varför motionen avstyrks.

I motion 1981/82:794 (vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag rörande en *upprustning av järnvägsstationerna* i enlighet med vad som anförts i motionen. En sådan upprustning blir enligt motionärerna allt nödvändigare med tanke på både bekvämlighet och utseende. Stationerna bör vidare upprustas så att de blir anpassade för handikappade m. m.

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.

I motion 1981/82:1404 (c, s, m, fp, vpk) yrkas att riksdagen hos regeringen begär förslag att till *stiftelsen Nora järnvägsmuseum och veteranjärnväg* överlåtes spår, mark och byggnader i sådan omfattning och på sådana villkor att stiftelsens intentioner kan fullföljas.

Frågan härom behandlades ingående av utskottet så sent som i december 1981 (TU 1981/82:8, p. 1, rskr 1981/82:117). Härvid erinrades bl. a. om riksdagens tidigare ställningstagande till frågan om finansieringen av museiverksamhet av detta slag. Beslutet i fråga innebär att de resurser som behövs för denna verksamhet liksom hittills huvudsakligen bör komma från de aktiva föreningsmedlemmarna, biljettintäkter, överskott av varuförsäljning m. m. samt från kommuner och landstingskommuner.

Utskottet, som under hänvisning bl. a. härtill avstyrkte den då aktuella motionen, är i principfrågan alltjämt av samma uppfattning. Motionen 1981/82:1404 (c, s, m, fp, vpk) avstyrks därför.

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 motionerna 1981/82:778 (s, m, c), 1981/82:796 (c), 1981/82:1025 (fp) och 1981/82:1418 (s, m, c, fp, vpk), samtliga med begäran att *bandelen Bjärka/Säby-Västervik* skall överföras till riksnätet, böra lämnas utan riksdagens åtgärd.

Detsamma gäller motion 1981/82:592 (c) i denna del om *järnvägslinjen Falköping-Landeryd*, motion 1981/82:1383 (c) i denna del om upprustning av vissa *järnvägslinjer i Skaraborgs län*, motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 om järnvägspolitiken, att *alla järnvägslinjer* skall ingå i riksnätet, samt motionerna 1981/82:194 (c) om *järnvägslinjen Borås-Varberg*, 1981/82:195 (vpk) om *järnvägslinjen Forsmo-Hoting*, 1981/82:598 (s) i denna del om upprustning av *Västerdalsbanan*, 1981/82:779 (c) yrkande 1 om upprustning av *järnvägslinjen Nässjö-Nybro m. m.*, 1981/82:1392 (c) yrkande 1 om *vissa delar av inlandsbanan med anslutande banor m. m.*, 1981/82:1839 (c) om *järnvägslinjen Mellerud-Bengtsfors-Arvika* och 1981/82:1854 (vpk) om *bandelen Hudiksvall-Ljusdal*, samtliga med yrkanden om intagning i riksnätet av resp. bandelar.

1.4 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

1.4.1 Inlandsbanan och västkustbanan

I motion 1981/82:1856 (c) yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts om behovet av en bättre kollektiv trafikförsörjning i *de primära rekreatiomsområdena*. Motionen tar upp frågor om utvecklingen i Härjedalen och landskapets behov av tillfredsställande transportsystem. Möjligheten anses därvid inte böra uteslutas att i framtiden bygga bibanor från inlandsbanan. En sträckning Sveg-Hede-Funäsdalen-Röros anges bl. a. vara tänkbar.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att för inlandsbanan, som

med delsträckan Östersund–Storuman ingår i riksnätet, i 1981 års budgetproposition redovisades en särskild investeringsplan samt att härmed sammanhängande frågor ingående behandlades av riksdagen (jfr. TU 1980/81:19, rskr 1981/82:261).

De av SJ redovisade åtgärderna för budgetåret 1982/83 innebär att upprustningen fortsätter enligt planerna med en koncentration av insatserna till de delar av banan där trafikunderlaget är tillräckligt för att skapa en rimlig trafikekonomi. Enligt planen skall investeringsvolymen i avvaktan på de närmaste årens trafikutveckling t. v. bibehållas i fast penningvärde. Föredraganden räknar därför med att investeringarna i inlandsbanan skall kunna öka från 25 milj. kr. under innevarande budgetår till 28 milj. kr. En stor del av dessa medel avser den pågående upprustningen av bandelen Forsmo–Hoting.

I 1981 års budgetproposition underströks att upprustningen av inlandsbanan mycket väl kan ske i snabbare takt om sysselsättningsläget motiverar särskilda insatser. Av de tidigareläggningar av järnvägsarbeten till budgetåret 1980/81 som beslutats av regeringen av sysselsättningskäl berörde ca 14 milj. kr. inlandsbanan. Härtill kommer att en del av sträckan Arvidsjaur–Slagnäs rustas upp för 5 milj. kr. under perioden 1980/81–1981/82. Vidare har SJ fått möjlighet att utföra skogs- och vegetationsröjning på sträckan Lesjöfors–Sågen. Föredraganden förutsätter att SJ även fortsättningsvis har en hög beredskap för att snabbt kunna tidigarelägga investeringar på inlandsbanan liksom på övriga delar av bannätet.

Vad föredraganden härom anfört har inte gett utskottet anledning till erinran.

Under hänvisning härtill liksom den ingående behandlingen av här berörda frågor vid föregående riksmöte anser utskottet vidare den förutnämnda motionen kunna lämnas utan åtgärd.

I motion 1981/82:1392 (c) yrkande 2 tas trafikförsörjningen i Arvidsjaur upp. Motionärerna framhåller att genom lokaliseringen av ett fredsförband till Arvidsjaur ett direkt persontransportproblem har aktualiserats.

Utskottet anser det i och för sig önskvärt att persontrafiken anpassas till det ökade behov som uppkommit genom tillkomsten av det nya fredsförbandet. Dessa problem bör prövas i samråd mellan huvudmannen för den regionala trafiken och SJ samt i samband med den lokala och interregionala trafikplaneringen i övrigt. Motionsyrkandet bör av angivna skäl inte föranleda någon vidare åtgärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller yrkande 1 i motion 1981/82:1397 (vpk) om *turisttrafiken på hela inlandsbanan m. m.* och yrkande 3 i motion 1981/82:1864 om *förbättrade transportmöjligheter till turistområden i övre Norrland.*

Under hänvisning jämväl till det ytterligare utredningsarbete i hithörande frågor som redan pågår och innebörden av direktiven härför finner utskottet inte heller anledning föreligga att från riksdagens sida begära att sistnämnda

motion överlämnas till turist- och rekreationspolitiska utredningen (TUREK). Motionen bör därför även i denna del lämnas utan åtgärd.

Det i motion 1981/82:1397 (vpk) framförda yrkandet – att riksdagen hos regeringen begär utredning av förutsättningarna för att öppna en turistled med *trampdressin mellan Vansbro och Mora* – är enligt utskottets uppfattning av sådan karaktär att det bör lämnas utan avseende.

I motion 1981/82:1394 (c, s, m, fp) yrkas att riksdagen uttalar sig för vad som anförts i motionen om prioritering av *dubbelspår och pendeltrafik på västkustbanan*. Även i motion 1981/82:1885 (s) yrkas att riksdagen bemyndigar regeringen att forcera utbyggnaden av dubbelspår på nämnda bana.

Redan i sitt betänkande TU 1979/80:10 framhöll utskottet att det torde kunna förutsättas att frågorna om en upprustning och utbyggnad av västkustbanan 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.

Som ett led i utbyggnaden av västkustbanan föreskrev regeringen i mars 1979 att en omläggning av järnvägslinjen Halmstad–Getinge finge ske under vissa förutsättningar. Omläggningen skulle finansieras dels med beredskapsmedel, dels av Halmstads kommun, statens vägverk och SJ. Den totala investeringutgiften för själva järnvägsomläggningen hade beräknats till 127 milj. kr. i 1980/81 års priser. Järnvägsomläggningen ansågs också angelägen med hänsyn till de trafiksäkerhetsvinster som kunde göras genom slopande av ett femtiotal järnvägs korsningar inom Halmstads kommun. Arbetena skulle enligt propositionen startas så snart arbetsmarknadsläget enligt regeringens bedömning motiverade det.

Som tidigare nämnts framgår nu av budgetpropositionen att kapaciteten på västkustbanan successivt förbättras genom bättre mötesmöjligheter och dubbelspår på de mest belastade delarna. Den tidigare planerade linjeomläggningen mellan Halmstad och Getinge har påbörjats efter regeringens beslut i maj 1981. Arbetena fortsätter under budgetåret 1982/83. I samband med linjeomläggningen planerar SJ att anlägga dubbelspår på en del av sträckan.

Under hänvisning härtill och då utskottet förutsätter att arbetena för dubbelspår m. m. fortsättningsvis bedrivs i all den utsträckning resurserna medger synes motionsyrkandena i denna del kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida.

Vad beträffar den i förstnämnda motion aktualiserade *pendeltågstrafiken* torde det få ankomma på vederbörande trafikhuvudmän att med SJ ta upp förhandlingar och uppnå överenskommelse härom. Även i denna del torde motionen därför kunna lämnas utan åtgärd från riksdagens sida. Detsamma gäller motion 1981/82:1831 (fp) om *pendeltågstrafik i Göteborgsregionen*.

1.4.2 Övriga motionsledes aktualiserade upprustningsfrågor m. m.

I fråga om de trafiksvaga bandelar vilka i den trafikpolitiska propositionen föreslagits bli föremål för prövning av fortsatt persontrafik resp. ytterligare utredning ansåg riksdagen 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 då motionsledes framförda yrkandena om särskild upprustning och/eller utbyggnad 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. Vad utbyggnad för godstrafiken beträffar måste även en avvägning ske med hänsyn till möjligheten att utnyttja sjötransporter.

Nu pågående utrednings- och förhandlingsarbete m. m. på området bör enligt utskottets uppfattning påskyndas och snarast möjligt slutföras så att ett framtida riksnät kan fastläggas. 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 1981/82:1886 (s) i denna del om *trafikpolitiska åtgärder i Södermanland*, 1981/82:596 (vpk) om upprustning av *järnvägslinjen Växjö–Västervik*, 1981/82:779 (c) yrkande 2 om upprustning av *järnvägslinjen Nässjö–Nybro*, 1981/82:362 (m) om *bandelen Götene–Nossebro*, 1981/82:592 (c) i denna del om *järnvägslinjen Falköping–Landeryd*, 1981/82:1383 (c) i denna del om upprustning av vissa *järnvägslinjer i Skaraborgs län*, 1981/82:1405 (c) och 1981/82:1621 (c) yrkande 1, båda om trafiken på *järnvägslinjen Malmö–Sjöbo*, 1981/82:1875 (fp) om *trafiken på Bohusbanan* och 1981/82:1885 (s) yrkande 1 i denna del avseende *Bohusbanan m. m.*

Det gäller vidare motionerna 1981/82:1849 (c) yrkande 1 om upprustning

av järnvägslinjen *Bollnäs–Orsa*, 1981/82:598 (s) i denna del om upprustning av *Västerdalsbanan*, 1981/82:793 (c) yrkande 2 avseende *trafiken Mora–Älvdalen* och *Malungsfors–Sälen*, 1981/82:1016 (vpk) om upprustning av järnvägslinjerna *Malung–Borlänge* och *Malungsfors–Sälen*, 1981/82:1381 (s) om upprustning av järnvägslinjen *Hällnäs–Lycksele–Storuman*, 1981/82:1860 (s) om upprustning av järnvägslinjen *Boden–Haparanda–Övertorneå* och 1981/82:314 (vpk) om anläggande av *industrispår mellan Örnköldsvik och Husum*.

Utskottet vill i anslutning härtill erinra om uttalandet i 1981 års 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.

Såsom i årets budgetproposition framhålls är vidare enligt det trafikpolitiska beslutet målet beträffande banstandarderna på trafiksvaga bandelar som tillhör riksnätet att personförande tåg skall kunna framföras med en största tillåten hastighet av minst 90 km/tim. På bandelar som skall behållas för godstrafiken är kravet 20 tons axellast och en högsta tillåten hastighet på 70 km/tim. Behovet av upprustningsåtgärder är bl. a. beroende på trafikutvecklingen samt när och i vilken omfattning åtgärder för att förbättra standarden senast vidtagits. Investeringsbehovet påverkas också av i vilken utsträckning SJ kommer att träffa avtal med regionala trafikhuvudmän om trafikinsatser som kommer att kräva särskilda investeringar. Sammantaget är det svårt att nu närmare bedöma investeringsutvecklingen på det ersättningsberättigade bannätet under de närmaste åren. Investeringarna anses dock böra planeras utifrån samma volymutveckling som gäller för SJ:s totala investeringar.

I motion 1981/82:1885 (s) yrkas att riksdagen begär att regeringen låter utreda frågan om att i samverkan med Norge genom järnvägsbro över Svinesund bygga ut Bohusbanan till Oslo för att därigenom fullfölja den ursprungliga planen på en rationell förbindelse i detta trafiksystem.

Utskottet vill med anledning härav erinra om att frågan om en sådan utbyggnad tidigare utretts och i samband därmed ävensom vid senare tillfällen avisats av bl. a. de norska och svenska järnvägsmyndigheterna m. fl. Senast i sitt betänkande TU 1977/78:18 (s. 23–24) framhöll f. ö. utskottet att frågor av detta slag bör aktualiseras inom ramen för Nordiska rådets arbete. I betänkandet framhölls också att frågan lämpligen kunde tas upp i det framtida transportsamarbetet i anslutning till arbetet med en nordisk transportöverkommelse.

Då utskottet finner frågor av detta slag även fortsättningsvis böra prövas i angiven ordning bör motionsyrkandet lämnas utan vidare åtgärd från riksdagens sida.

I motion 1981/82:781 (vpk) begärs att riksdagen dels gör ett uttalande om att *Nordmark-Klarälvens Järnvägar AB* inte bör tillåtas riva upp järnvägs-

rälsen mellan Deje och Karlstad, dels hos regeringen hemställer om åtgärder så att godstrafiken kan utvecklas och persontrafiken återupptas på järnvägen Karlstad–Hagfors samt att denna järnväg moderniseras.

Såsom utskottet under en rad av år erinrat om är emellertid banan i privat ägo. Begäran om statens övertagande av viss del av banan har tidigare gjorts hos regeringen. Den 8 oktober 1981 har regeringen beslutat avslå NKIJ:s framställning om statligt övertagande av trafikrörelsen på banan. I anslutning härtill har regeringen vidare uppdragit åt länsstyrelsen i Värmlands län att utreda förutsättningarna för att återuppta person- och godstrafik på NKIJ-banan i dess helhet. Syftet bör enligt beslutet i första hand vara att belysa de ekonomiska förutsättningarna för en sådan trafik, vilket kräver ingående studier av möjliga trafikintäkter, drifts- och investeringskostnader samt en diskussion om kostnadsfördelningen mellan berörda parter. Arbetet skall bedrivas i nära samråd med berörda kommuner, Värmlandstrafik AB, NKIJ, handelskammaren i Karlstad, statens vägverk samt, vad gäller kostnader för driften, investeringsutgifter m. m., med statens järnvägar. Uppdraget skall skriftligen redovisas till chefen för kommunikationsdepartementet senast den 1 maj 1982.

Under hänvisning härtill och i avvaktan på resultatet av utredningsarbetet avstyrker utskottet motionen i fråga.

Inte heller är utskottet berett biträda yrkandet i motion 1981/82:429 (vpk) om återuppbyggnad av gods- och persontrafiken på den nedlagda *bandelen Uppsala–Enköping*. Yrkandet avstyrks följaktligen.

I motion 1981/82:429 (vpk) yrkas vidare att riksdagen hos regeringen hemställer om förslag innebärande att en kraftig förbättring av trafikförhållandena genomförs för persontrafiken mellan Stockholm och Uppsala, den s. k. *Uppsalapendeln*, samt att SJ återupptar persontrafiken vid *Bålsta station*. I motion 1981/82:788 (c) begärs att riksdagen gör ett uttalande om att tåg som går genom en kommun normalt skall göra *uppehåll* där i en utsträckning som gör det möjligt för kommunens innevånare att i rimlig grad ha den egna centralorten eller annan järnvägsstation i kommunen som utgångspunkt för färresa. I motion 1981/82:593 (c) yrkas att riksdagen hemställer hos regeringen att SJ får i uppdrag att pröva möjligheterna att låta fjärrtåg göra *uppehåll i Märsta*. I motion 1981/82:1849 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att förbättringar enligt motionen vidtas för trafiken *Gävle–Ljusdal*, att motorvagnstågen skall göra *uppehåll* vid Arbrå station och att förutsättningarna prövas för att åter öppna *Kilafors station* för vissa snälltåg.

Vad beträffar Uppsalapendeln har enligt vad utskottet erfarit förbättringar planerats och utlovats. Utskottet som också finner sådana förbättringar angelägna förutsätter vidare att de snarast kommer till stånd.

I övrigt anser utskottet att det närmast bör ankomma på SJ att i sin löpande driftplanering och vid sin tur- och tidtabellsplanering m. m. ingående pröva

de frågor motionärerna aktualiserat och utgår också från att så sker. Under hänvisning härtill avstyrks samtliga nu berörda motionsyrkanden.

Jämväl under hänvisning till det förut anförda avstyrks motion 1981/82:1413 (fp) om *viss kompletterande trafik under turistsäsong på bandelen Hultsfred-Växjö*.

I motion 1981/82:591 (s) yrkas att riksdagen hos regeringen begär att *den av Landskrona kommun gjorda utredningen om färjeförbindelse* med Danmark prövas av den inom SJ pågående utredningen om färjeförbindelser.

Utskottet förutsätter för sin del att Landskrona kommun under utredningsarbetets gång eller i annat sammanhang får tillfälle framföra sina synpunkter i frågan. Dessutom torde inga hinder föreligga att kommunen till SJ redan nu översänder sin utredning i frågan. Under hänvisning härtill – och då utskottet anser sig kunna utgå från att SJ i vederbörlig ordning tar del av och granskar utredningsmaterialet – kan utskottet inte finna det påkallat att *riksdagen* hos regeringen skulle begära särskild prövning inom SJ av den nämnda utredningen. Motionen avstyrks därför.

1.5 Taxe- och servicefrågor samt handikappanpassning m. m.

I motion 1981/82:234 (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.

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.

Utskottet har tidigare vid flera tillfällen framhållit att varken regeringen eller riksdagen bör ingripa i SJ:s prisöverenskommelser samt understrukt vikten av att företagets förmåga att konkurrera på lika villkor ej får försämrats. I sammanhanget må vidare 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 också att de i motionen aktualiserade problemen kommer att uppmärksammas i samband med beredningen av närsjöfartsutredningens betänkande Sjöfartens roll i trafikpolitiken (SOU 1981:103) och härmed sammanhäng-

ande frågor. Under hänvisning härtill finner utskottet motionärernas yrkande inte nu böra föranleda någon riksdagens åtgärd och avstyrker därför motionen.

I motion 1981/82:196 (m) yrkas att riksdagen begär att regeringen snarast undersöker möjligheterna att åstadkomma ett speciellt *nordturistkort för ungdom* under 26 år. Även i motion 1981/82:1840 (c, fp) begärs att regeringen snarast låter pröva möjligheterna att införa en särskild ungdomsvariant av nordturistbiljetten.

Härmed sammanhängande frågor har sedan flera år tillbaka diskuterats inom Nordiska rådet, som bl. a. beslutat en rekommendation i ämnet. Under hänvisning härtill och då enligt utskottets uppfattning resultatet av de fortsatta övervägandena inom rådet bör avvaktas synes motionerna inte böra påkalla någon riksdagens åtgärd.

I motion 1981/82:313 (c) yrkas att riksdagen hos regeringen anhåller om förslag om 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 färdstätt. 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 har vidare den lokala och regionala kollektivtrafiken i flertalet län samordnats 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 1981/82:1880 (fp) upptagna frågan om *bättre information om riksfärdtjänsten* – som även utskottet finner mycket angelägen – synes inte heller denna motion böra påkalla någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

Detsamma gäller yrkandet i motion 1981/82:427 (m) om att SJ vid den fortsatta handikappanpassningen av trafiken utökar och förbättrar *rullstols-servicen på stationerna*. En sådan utökning pågår enligt vad utskottet erfarit fortlöpande.

I sitt betänkande TU 1978/79:18, om en ny trafikpolitik m. m., 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 sådana 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 handikappade, bättre restaurangservice och förbättrad städning samt upprättande av en bättre ordning på tågen som nu motionsledes tagits upp.

Utskottet har senast i sitt betänkande TU 1980/81:19 understrukit vikten av att servicen på SJ i skilda hänseenden förbättras och erinrar i sammanhanget om den översyn som f. n. pågår av informations servicen på stationer och i tåg. Beträffande ordningen på tågen har vidare överläggningar av SJ upptagits med polis- och militärmyndigheterna. Sådana pågår enligt

vad utskottet inhämtat alltjämt och sägs också ha medfört betydande förbättringar. Utskottet finner det för sin del nu såsom tidigare vara angeläget att servicefrågorna tillmäts största vikt. Framför allt gäller detta upprätthållande av ordningen på tågen och motverkande av de med otillåten alkoholförtäring på dessa förenade olägenheterna för den resande allmänheten. Utskottet förutsätter därför att SJ även i fortsättningen med stor uppmärksamhet och kraft följer utvecklingen på området samt vidtar härav föranledda åtgärder.

Under hänvisning till det anförda finner utskottet följande motioner inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida, nämligen 1981/82:423 (m) om *SJ:s kundservice*, 1981/82:594 (fp) om *handikappanpassning m. m. på SJ:s tåg*, 1981/82:794 (vpk) yrkandena 2 och 3 om *förbättrad service för tågresenärer*, 1981/82:1019 (fp) om *trivselbefrämjande åtgärder på tåg* och 1981/82:1023 (fp) om *modern teknik för biljettförsäljning på SJ:s motorvagnar*.

I motion 1981/82:1121 (partimotion vpk) föreslås att riksdagen uttalar sig för att arbetet med *handikappanpassning av den kollektiva trafikmiljön och färdmedlen* bör intensifieras.

De kollektiva färdmedlen skall som förut nämnts enligt lagen (1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik, anpassas till de handikappades behov. I förordningen (1980:398) om handikappanpassad kollektivtrafik föreskrivs vidare att transportrådet (TPR), utöver uppgiften att vara initierande, planerande och samordnande myndighet för anpassningens genomförande, även skall meddela de föreskrifter om anpassningens inriktning och omfattning som behövs.

Riksdagen uttalade i förutnämnda trafikpolitiska beslut att målsättningen skall vara att anpassningen av de kollektiva färdmedlen i princip bör vara genomförd under en tioårsperiod.

Transportrådet antog den 11 januari 1982 förslag till kungörelse med föreskrifter om handikappanpassning av kollektiva färdmedel och underställde regeringen förslaget enligt bestämmelserna i den s. k. begränsningskungörelsen. Regeringen har därefter genom beslut den 17 december 1981 medgivit att rådet utfärdar föreskrifter i huvudsaklig överensstämmelse med det underställda förslaget.

Transportrådet utfärdade i enlighet härmed den 11 januari 1982 kungörelse om handikappanpassad kollektivtrafik med föreskrifter.

Under hänvisning till innehållet i dessa föreskrifter, som ingående reglerar härmed sammanhängande frågor, finner utskottet något särskilt uttalande från riksdagens sida med anledning av motionen ej nu påkallat och avstyrker därför yrkandet i fråga.

I motion 1981/82:1121 (partimotion vpk) yrkas också att riksdagen hos regeringen hemställer om åtgärder för att utveckla en *handikappanpassad järnvägsvagn*.

I sitt betänkande TU 1980/81:19 erinrade utskottet om att redan de nya personvagnarna som nu successivt tas i bruk vid SJ i hög grad är anpassade till de handikappades behov. En närmare utvärdering av hur dessa vagnar i praktiken motsvarar de handikappades behov borde enligt den då föreliggande budgetpropositionen göras innan ställning tas till en försöksverksamhet med särskilt handikappanpassade vagnar.

Utskottet anslöt sig i princip till föredragandens uppfattning härom. Utskottet framhöll dock att SJ bör ha en hög handlingsberedskap när här berörda utvärdering är klar samt förutsatte därför att SJ bedriver projekteringsarbetet i sådan takt att fullständiga handlingar finns utarbetade när resultatet av utvärderingen föreligger.

Utskottet är alltjämt av samma uppfattning och finner därför motionärernas yrkande i denna del inte böra föranleda någon särskild åtgärd från riksdagens sida.

2 Övriga anslagsfrågor

2.1 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 därefter (TU 1978/79:18, rskr 1978/79:419) godkänt de principer för beräkning av ersättningen som regeringen förordade i proposition 1978/79:99 om en ny trafikpolitik m. m.

Från anslaget betalas också ersättning till SJ för underskott för drift av sådana icke lönsamma järnvägsstationer som skall bibehållas enligt regeringens beslut.

Driftersättningens storlek grundas på en vart tredje år förnyad bandelsundersökning en s. k. separatredovisning. Redovisningen granskas av särskilda sakkunniga, som tillkallas av regeringen. Resultatet redovisas i en särskild granskningsredogörelse. Den senaste undersökningen genomfördes av SJ år 1981 och avsåg förhållandena år 1980.

I propositionen lämnas (s. 89-90) en sammanfattning av de sakkunnigas redogörelse.

SJ begär för budgetåret 1982/83 ersättning för drift av icke lönsamma järnvägslinjer med 937,6 milj. kr. De sakkunniga har däremot beräknat ersättningsbehovet till 860 milj. kr.

Föredraganden godtar de sakkunnigas beräkning av ersättningsbehovet. Beloppet har dock minskats med 700 000 kr. som en följd av nyligen genomförd nedläggning av viss persontrafik på det ersättningsberättigade bannätet. Driftersättning för icke lönsamma järnvägslinjer under budgetåret 1982/83 föreslås därför utgå med sammanlagt 859,3 milj. kr.

Föredraganden godtar SJ:s beräkning av ersättningsbehovet för vissa icke

lönsamma järnvägsstationer, 3.7 milj. kr. Ersättningen avser stationer på affärsbanenätet som regeringen under tidigare år ålagt SJ att bibehålla sedan resp. kommun gjort framställning härom.

SJ begär vidare ersättning med 32.1 milj. kr. för drift och underhåll av plankorsningar mellan järnväg och väg. Med anledning härav erinras i propositionen om att föredraganden i proposition 1979/80:100 bil. 9 (s. 108) framhållit att SJ:s kostnader för plankorsningarna väl ryms inom den av riksdagen beslutade kostnadsavlastningen för SJ. Någon särskild ersättning för ändamålet förordades därför inte. I 1981 års budgetproposition anfördes samma skäl mot att särskild ersättning skulle utgå till SJ.

I avvaktan på förestående utvärdering av frågorna om kostnadsansvarets storlek och utformning förklarar sig föredraganden inte heller nu vara beredd att förorda någon särskild ersättning till SJ för drift och underhåll av plankorsningar.

Det sammanlagda medelsbehovet för ersättning till SJ för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m. för budgetåret 1982/83 uppgår därmed enligt propositionen till (859.3 + 3.7) 863.0 milj. kr.

Utskottet tillstyrker förslaget härom.

I motion 1981/82:1836 (m) begärs att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som anförts i motionen om införande av ett nytt system för *driftersättning* till SJ för olönsam järnvägstrafik.

Motionärerna erinrar om att ersättningen härför har ökat kraftigt under senare år och nu snabbt närmar sig miljardbelopp. Det är bl. a. därför angeläget att SJ stimuleras till att både öka sina intäkter och minska sina kostnader på det ersättningsberättigade nätet. Det är vidare angeläget att staten ikläder sig ett större ansvar för trafikutbudet och preciserar de tjänster man vill köpa av SJ. Detta kräver ett nytt ersättningssystem för vilket grundprincipen bör vara att SJ skall få behålla de förtjänster som kan uppnås genom ökad trafik och ökade rationaliseringar. Nedsänkningen av driftersättningen kan inte ske utan att också verksamheten på det trafiksvaga nätet reduceras. Motionärerna framhåller vidare att innebörden i det trafikpolitiska beslutet är att länshuvudmännen i de fall de motsätter sig en överföring av olönsam järnvägstrafik till landsväg får ta på sig ansvaret för den fortsatta järnvägstrafiken. Det anses därför vara naturligt att länshuvudmännens ansvar för kollektivtrafiken utvidgas till att gälla sådan järnvägstrafik som har utpräglad lokal och regional karaktär i enlighet med vad som gäller i t. ex. Stockholm och Malmö. Genom ett system baserat på delat betalningsansvar för trafik som ligger utanför riksnätet kan vidare statens driftersättning till SJ för olönsam järnvägstrafik reduceras högst betydligt.

Det förslag till driftersättningssystem som 1981 års separatedovisnings-sakkunniga lagt fram tillgodoser enligt motionärerna de krav som kan ställas på ett nytt system och möjliggör också en besparing på statsutgifterna i den storleksordning som förordats.

Utskottet ansluter sig för sin del till föredragandens uttalanden i propositionen att utgångspunkten för ett nytt system måste vara att det skall leda till att SJ får ett incitament till såväl att öka sina intäkter som att minska sina kostnader på de trafiksvaga delarna av bannätet. Målsättningen bör också vara att så långt möjligt precisera de tjänster som staten köper av SJ.

Föredraganden erinrar vidare om att de sakkunniga som granskat 1981 års separatredovisning bl. a. har haft till uppgift att undersöka möjligheterna och konsekvenserna av att på olika sätt reducera driftersättningen till SJ. De sakkunnigas slutbetänkande (Ds K 1981:19) Statens kostnader för olönsam järnvägstrafik – Förslag till nytt betalningssystem har nyligen överlämnats till regeringen. I betänkandet föreslås att ett nytt driftersättningsystem införs fr. o. m. den 1 juli 1983.

För att systemet skall kunna träda i kraft vid denna tidpunkt föreslår de sakkunniga att frågan om vilka trafiksvaga banor som långsiktigt bör ingå i riksnätet skall utredas i särskild ordning.

Utskottet delar den kritik som såväl föredraganden som de sakkunniga anfört mot nuvarande driftersättningsystem. Det är därför enligt utskottets mening angeläget att regeringen – med utgångspunkt från föredragandens förut nämnda uttalanden – snarast förelägger riksdagen förslag i frågan.

Att så sker är också av stor vikt med hänsyn till SJ:s ekonomiska situation och önskvärdheten att mot bakgrund av denna snabbt få till stånd ett nytt och bättre driftersättningsystem. På grundval av föreliggande utredning och pågående överläggningar med huvudmännen för den regionala kollektivtrafiken bör en samlad bedömning av det framtida riksnätet göras och förslag om möjligt föreläggas nästa riksmöte. Därvid bör också vägas in hur trafikutbudet skall utformas.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär ett tillgodoseende av motionens syfte i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

2.2 Anslaget Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar

Från anslaget utgår statsbidrag till järnvägar för sådana trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder, exempelvis ljus- och ljudsignaler och bommar som huvudsakligen betingas av vägtrafikens säkerhetskrav i korsning mellan järnväg och väg.

Statsbidrag utgår med högst 90 % av beräknad engångskostnad för kryssmärke, ljus- och ljudsignaler och säkerhetsanordning som vidtagits på grund av bestämmelserna i vägmärkesförordningen (1978:1001) (VMF). Statsbidrag utgår också för annan trafiksäkerhetsfrämjande åtgärd till fördel för vägtrafiken såsom siktförbättring eller vägomläggning vid järnvägs korsning inkl. marklösen och ersättning för skada och intrång. Bidrag utgår med

högst 45 % av engångskostnad för automatisering av befintlig säkerhetsanordning.

Enligt föredragandens mening är nuvarande system förknippat med en onödig byråkrati såväl i kontakterna mellan de berörda verken SJ, trafiksäkerhetsverket och vägverket som inom SJ mellan detta verks centrala, regionala och lokala nivåer.

Mot bakgrund härav föreslås att förevarande anslag, som nu handhas av trafiksäkerhetsverket, vad gäller åtgärder som avser SJ:s bannät ersätts med ett direkt bidrag till SJ. När det gäller enskilda järnvägar har vägverket tillsynsuppgiften. Föredraganden har därför under avsnittet om enskilda vägar föreslagit att bidragsgivningen avseende trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid plankorsningar på dessa järnvägar administreras av vägverket och att ansökan om medel således inges till vägverket. Riksdagen har numera fattat beslut härom (TU 1981:82:24, rskr 1981/82:196).

Utskottet har inte funnit anledning till erinran mot föredragandens förslag i här berörda delar och tillstyrker också att anslaget i enlighet med förslaget i propositionen tas upp med 11,6 milj. kr.

3 Särskilda frågor

3.1 Taxesamordning mellan tåg och buss

Ett steg i riktning mot en samordning av kollektivtrafiken togs, såsom i propositionen framhålls, genom riksdagens beslut om gemensamt huvudmannaskap för den lokala och regionala persontrafiken (prop. 1977/78:92, TU 1977/78:28, rskr 1977/78:364). Därmed har förutsättningar skapats för regionalt samordnade taxor för i första hand landsvägstrafiken.

För att gå vidare i samordningen i kollektivtrafiken tillkallades i november 1979 en särskild utredare med uppdrag att utreda samordning av taxorna för viss kollektiv persontrafik mellan olika regioner. Utredaren, som arbetat under namnet taxesamordningsutredningen, avlämnade i januari 1981 betänkandet Taxesamordning tåg-buss. En sammanfattning av betänkandet är fogad till propositionen som bilaga 9.1.

Utredaren har övervägt behovet och möjligheterna av en ytterligare samordning av taxorna för interregionala resor dvs. för resor mellan länen. Det har bedömts som angeläget att få till stånd en bättre samordning mellan olika kollektiva färdmedel. En enig remissopinion delar enligt propositionen denna bedömning. Utredarens förslag i syfte att förbättra förutsättningarna för de kollektiva resenärerna anses i huvudsak av remissinstanserna som väsentliga för utvecklingen av det kollektiva resandet.

Föredraganden ansluter sig också till de huvudprinciper på vilka utredarens förslag bygger: helhetssyn, enkla lösningar utan onödig byråkrati och låga kostnader för administration. Dessa principer anses väl ägnade att främja kollektivtrafikens utveckling.

Enligt propositionen har utredaren på ett övertygande sätt visat att det varken är önskvärt eller lämpligt med en långt gående taxesamordning mellan SJ och huvudmännen. För detta talar särskilt den omfattande och kostsamma administration som en sådan samordning torde föra med sig.

Utredaren har i stället föreslagit en förenklad taxesamordning genom användning av samtrafikbiljetter där tågresan betalas enligt vanliga järnvägstaxan medan ett enhetsbelopp tas ut för huvudmannens regionala sträcka som bestäms av resp. huvudman. Både prisberäkning och intäktsfördelning anses med denna modell bli enkla. Förslaget medför dock vissa merkostnader för försäljning, information och intäktsfördelning. Utredaren har beräknat att merkostnaden kommer att hålla sig inom storleksordningen 5–10 milj. kr. per år. Enligt utredaren är beloppet inte större än att SJ och huvudmännen bör kunna kompensera sig inom ramen för de generella taxejusteringarna.

Utskottet ansluter sig i likhet med föredraganden till bedömningen att det är angeläget med en harmonisering i taxefrågor såväl mellan huvudmännen som mellan huvudmännen och SJ och andra trafikutövare. Samordning av biljetter bör i första hand begränsas till sådana fall där ett dokumenterat intresse finns. Det bör vidare få ankomma på SJ och berörda länshuvudmän att göra överenskommelser om hur detta skall ordnas. Detta betyder att både samtrafikbiljetter med enhetspris och samtrafikbiljetter med differentierad taxa kan komma i fråga beroende på vilka förutsättningar som är vid handen. Genom att de ekonomiskt ansvariga parterna själva bör bestämma i denna fråga skapas förutsättningar för lämpligaste form av samordning och avvägning mellan trafikstandard och trafikkostnad.

Den förordade samordningen bör vidare, såsom i propositionen framhålls, byggas på ett frivilligt engagemang från SJ:s och de regionala huvudmännens sida.

Utredarens förslag om länsvisa informationscentraler samt utökad trafikinformation genom publikationen Tidtabellen anses enligt propositionen väl ägnade att främja kollektivtrafiken.

I anslutning härtill erinrar föredraganden om att genom transportforskningsdelegationens (TFD) försorg f. n. pågår ett försöksprojekt i Jönköpings län som gäller informationsfrågor i kollektivtrafiken. Målet för projektet är att analysera behovet av trafikinformation och föreslå åtgärder för att ge information i lokala, regionala och interregionala reserelationer. Projektet beräknas vara avslutat hösten 1982.

Vidare pågår i Borås ett projekt under medverkan av kollektivtrafikbedriften (K 1979:07). Projektet innefattar en s. k. BLI-central som skall samordna trafikbeställningar, trafikledning och information till allmänheten. Sedan augusti 1981 finns också en för länshuvudmannen och SJ gemensam upplysningscentral i Uppsala. Centralen svarar på frågor som rör länets busstrafik samt lokal- och fjärrtågstrafik.

Enligt föredragandens mening är det en förutsättning för en väl fungerande samtrafik att tidtabellerna och linjesträckningarna för viktigare anslutande busslinjer återfinns i Tidtabellen eller, i vissa fall, att telefonnummer ges vart man kan vända sig för närmare besked.

En tidtabellsmässig samordning anses vidare böra ske. Tidtabellsläggningen av de interregionala förbindelserna är enligt föredraganden ofta mycket tekniskt komplicerad och hårt styrd av en rad olika faktorer som inverkar på planeringen. Ytterst styrs trafikuppläggningsplaneringen av statsmakternas krav på SJ att uppnå kostnadstäckning och så långt möjligt öka utnyttjandet av järnvägens resurser till fördel för samhällsekonomin. Nödvändiga anpassningsåtgärder måste i stor utsträckning ske i uppläggningsplaneringen av den regionala trafiken. Det bör emellertid vara ett rimligt krav att de regionala huvudmännen får kännedom om planerade ändringar i interregional trafik i så god tid att ändringarna kan beaktas i trafikförsörjningsplaneringen för länen. I sammanhanget nämns att i de allmänna riktlinjer som regeringen har utfärdat för beräkning av ersättning för länshuvudmännens användning av SJ:s tåg i lokal och regional trafik föreskrivs att SJ inför tidtabellsändringar i god tid skall samråda med behöriga trafikhuvudmän.

Utskottet delar den uppfattning föredraganden i dessa sammanhang givit uttryck åt och förutsätter för sin del att de angivna riktlinjerna för arbetet på detta område fortsättningsvis tillämpas.

Genom det anförda synes syftet med de i motion 1981/82:1018 (fp) framförda yrkandena om dels *samordning av SJ:s tåg- och busstidtabeller* i vissa fall, dels ett mer *enhetligt taxesytem* vid resa med olika trafikhuvudmän vara till väsentlig del tillgodosett. Motionen synes därför kunna lämnas utan särskild åtgärd.

3.2 Samordning mellan de statliga kommunikationsverken

I propositionen lämnas en redogörelse för områden där ett samarbete mellan kommunikationsdepartementets myndigheter etablerats eller kommer att etableras inom den närmaste tiden. Härav framgår bl. a. följande.

I *kommunikationsverkens rationaliseringsråd* deltar affärsverken (utom FFV), sjöfartsverket, vägverket och statskontoret. Rådet är ett samarbetsorgan i rationaliseringsfrågor. Verksamheten är organiserad i en huvudkommitté och två samarbetsgrupper; samarbetsgruppen för administrativ utveckling och samarbetsgruppen för teknisk rationalisering. Inom samarbetsgruppen för administrativ utveckling finns ett särskilt ADB-projekt. Rådets uppgifter är att underlätta informationsutbyte mellan de myndigheter som är representerade i rådet och att ta initiativ till utvecklingsverksamhet som är gemensamt intresse för två eller flera av rådets myndigheter.

Postverket och televerket har en särskild samarbetsgrupp, vars arbete bl. a. har lett till att verken nu gemensamt marknadsför tjänsterna Postfax

och Telefax. Man diskuterar också andra samarbetsprojekt, t. ex. fördelarna av att skicka telefonapparater till abonnenterna med post och av att installera telefonautomater på postkontoren. Som kunder till varandra kan postverket och televerket göra effektivitetsvinster och därmed besparingar i resp. verksamhet.

Postverket samarbetar även med *andra affärsverk*. Postverkets fordonsverkstäder håller kontinuerlig kontakt med andra affärsverk som har fordon på platsen. Hittills har avtal om fordonsunderhåll tecknats med SJ i Göteborg, med televerket i Stockholm och med domänverket i Lycksele. I Malmö diskuteras ett samarbete med i första hand televerket.

SJ:s och *vägverkets* regionala förvaltningar samråder fortlöpande i frågor som rör byggande av vägar och justering av befintliga järnvägssträckningar.

Ett samarbete mellan SJ och vägverket i personalfrågor har inletts under 1981. Bakgrunden är det stora personalöverskottet i vägverket och förväntas få. I stället för att friställa personal eller omplacera personalen inom vägverket till andra bostadsorter undersöks möjligheterna att erbjuda personalen anställning vid SJ.

Flera *nya samverkansområden* är aktuella. T. ex. diskuteras f. n. vid SJ en ändrad uppläggning av styckegodstransporterna. Utgångspunkten är därvid att styckegodsservicen i princip skall bibehållas på nuvarande nivå. På de platser där SJ:s godsmagasin läggs ner kommer styckegodshanteringens att kunna övertas av bl. a. postkontor, som då kommer att fungera som godsombud för SJ.

Utredningen om samverkansmöjligheterna hos vissa affärsverks och myndigheters verkstadsrörelser (SAMVERK-utredningen) har i juli 1980 avlämnat betänkandet (Ds K 1980:4) Fordonsunderhåll i statliga verkstäder. I betänkandet och i remissvaren över detta finns förslag till åtgärder som skulle bidra till ett effektivare utnyttjande av verkstadsresurserna. Regeringen har nyligen uppdragit åt affärsverken och vissa myndigheter att samordna verksamheten i de statliga verkstäderna. För att i ett inledningskede underlätta kontakterna mellan verken har regeringen utsett en särskild person. Resultatet av arbetet skall årligen rapporteras till regeringen.

Sammanfattningsvis konstateras i propositionen att en omfattande samverkan kommit till stånd mellan departementets myndigheter inom området, där man har gemensamma resurser eller i övrigt har gemensamma intressen. Det är enligt föredraganden angeläget att samarbete av det här slaget ytterligare utvecklas, och att verken hela tiden uppmärksammar möjligheterna att göra rationaliseringsvinster genom samverkan.

Utskottet delar denna uppfattning och vill särskilt understryka vikten av att man från regeringens sida även fortsättningsvis följer utvecklingen på området. Utskottet som förutsätter att så sker har i övrigt inte funnit anledning till erinran mot vad föredraganden i sammanhanget anfört.

Hemställan

Utskottet hemställer

Investeringar för nästa budgetår samt vissa organisationsfrågor

1. att riksdagen medger att statens järnvägars statskapital får sättas ned med 210 000 000 kr. under budgetåret 1982/83,
2. att riksdagen bemyndigar regeringen att föra tjänster med beteckningen Cp på övergångsstat och i övrigt vidta de övergångsåtgärder som behövs med anledning av omorganisationen inom SJ.
3. godkänner att statens järnvägar får träffa hyresköpsavtal och långtidsförhyra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 40 000 000 kr.,
4. att riksdagen
 - a. med bifall till regeringens förslag samt med avslag på motionerna 1981/82:606 (vpk) yrkandena 1 a och 3, 1981/82:1021 (vpk), 1981/82:1894 (s) yrkande 7, 1981/82:2136 (s) yrkande 7 till *Statens järnvägar* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 1 804 900 000 kr.,
 - b. avslår motion 1981/82:1417 (vpk) om ett särskilt anslag för en treårsperiod på 455 000 000 kr. för förstärkning av vinterberedskap vid SJ – med början i 1982/83 års budget med ett anslag på 165 000 000 kr.,
5. beträffande *pendeltågstrafik och övrig kollektivtrafik i Stockholmsregionen*

att riksdagen

 - a. lämnar motion 1981/82:593 (c) yrkandena 1, 2, och 4 utan åtgärd,
 - b. lämnar motion 1981/82:1615 (vpk) yrkande 1 utan åtgärd,
 - c. lämnar motion 1981/82:1871 (fp) yrkandena 1 och 2 utan åtgärd,
 - d. avslår motion 1981/82:593 (c) yrkande 3,
 - e. avslår motion 1981/82:1615 (vpk) yrkandena 2 och 3.
6. beträffande *förbättrade järnvägskommunikationer inom Södermanlands län*

att riksdagen

 - a. avslår motion 1981/82:1014 (vpk),
 - b. avslår motion 1981/82:1400 (c),
7. beträffande *Södertälje södra järnvägsstation*

att riksdagen avslår motion 1981/82:1013 (vpk),
8. beträffande *SJ:s ekonomiska mål och strukturplan för SJ*

att riksdagen lämnar utan åtgärd

 - a. motion 1981/82:1836 (m) yrkande 1,
 - b. motion 1981/82:2048 (m) yrkande 4,

9. beträffande *SJ:s organisation m. m.*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motion 1981/82:1894 (s) yrkande 11.
 - b. motion 1981/82:1849 (c) yrkande 2.
10. beträffande *undersökningskommission för granskning av SJ:s verksamhet*
att riksdagen avslår motion 1981/82:359 (m).
11. beträffande *järnvägsinvesteringar i Västerbottens län, m. m.*
att riksdagen avslår
 - a. motion 1981/82:1894 (s) yrkandena 9 och 10.
 - b. motion 1981/82:1858 (s).

Vissa övriga investeringsfrågor

12. beträffande *snabbtågprototyper*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:606 (vpk) yrkande 2 utan åtgärd.
13. beträffande *dubbelbemanning av lok*
att riksdagen avslår motion 1981/82:606 (vpk) yrkande 1 b.
14. beträffande *upprustning av järnvägsstationer*
att riksdagen avslår motion 1981/82:794 (vpk) yrkande 1.
15. beträffande *övertåelse av viss egendom till stiftelsen Nora Järnvägsmuseum och Veteranjärnväg*
att riksdagen avslår motion 1981/82:1404 (c, s, m, fp, vpk).

Frågor om anslutning till riksnätet av vissa bandelar

16. beträffande *överförande till riksnätet*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motionerna 1981/82:778 (s, m, c), 1981/82:796 (c), 1981/82:1025 (fp) och 1981/82:1418 (s, m, c, fp, vpk), samtliga om bandelen Bjärka/Säby-Västervik, samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del.
 - b. motionerna 1981/82:592 (c) i denna del och 1981/82:1383 (c) i denna del, båda avseende bandelen Falköping-Landeryd, samt motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del.
 - c. motion 1981/82:1383 (c) i denna del avseende järnvägslinjerna Skövde-Karlsborg, Gärdsjö-Håkantorp och Forshem-Nossebro, samt motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del.
 - d. motionerna 1981/82:194 (c) om järnvägslinjen Borås-Varberg och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del.
 - e. motionerna 1981/82:195 (vpk) och 1981/82:1392 (c) yrkande

l i denna del, båda avseende järnvägslinjen Forsmo–Hoting samt 1981/82:793 yrkande 1 i denna del,

f. motionerna 1981/82:598 (s) i denna del avseende Västerdalsbanan och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,

g. motionerna 1981/82:779 (c) yrkande 1 om järnvägslinjen Nässjö–Nybro och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,

h. motionerna 1981/82:1392 (c) yrkande 1 i återstående delar avseende vissa delar av inlandsbanan med anslutande banor samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,

i. motionerna 1981/82:1839 (c) om järnvägslinjen Mellerud–Bengtfors–Arvika och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,

j. motionerna 1981/82:1854 (vpk) om bandelen Hudiksvall–Ljusdal och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,

k. motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 i återstående delar om att alla järnvägslinjer skall tillhöra riksnätet,

Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar

17. beträffande *trafikförsörjning i de primära rekreationsområdena*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1856 (c) utan åtgärd,
18. beträffande *trafikförsörjning för Arvidsjaur*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1392 (c) yrkande 2 utan åtgärd,
19. beträffande *turisttrafik på hela inlandsbanan m. m.*
att riksdagen
 - a. lämnar motion 1981/82:1397 (vpk) yrkande 1 utan åtgärd,
 - b. avslår motion 1981/82:1397 (vpk) yrkande 2,
20. beträffande *förbättrade transportmöjligheter till turistområden i övre Norrland*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1864 (s) yrkandena 1 och 3 utan åtgärd,
21. beträffande *dubbelspår på västkustbanan*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motion 1981/82:1394 (c, s, m, fp) i denna del,
 - b. motion 1981/82:1885 (s) yrkande 1 i denna del,
22. beträffande *pendeltåg på västkustbanan m. m.*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
 - a. motion 1981/82:1394 (c, s, m, fp) i denna del,
 - b. motion 1981/82:1831 (fp).
23. beträffande *upprustning och utbyggnad av vissa bandelar m. m.*
att riksdagen lämnar utan åtgärd

- a. motion 1981/82:1886 (s) i denna del, om trafikpolitiska åtgärder i Södermanland,
 - b. motion 1981/82:596 (vpk) om järnvägslinjen Växjö–Väster-
vik,
 - c. motion 1981/82:779 (c) yrkande 2 om järnvägslinjen Näs-
sjö–Nybro,
 - d. motion 1981/82:362 (m) om bandelen Götene–Nossebro,
 - e. motionerna 1981/82:592 (c) i denna del och 1981/82:1383 (c)
i denna del, båda avseende järnvägslinjen Falköping–Lande-
ryd,
 - f. motion 1981/82:1383 (c) i denna del avseende järnvägslinjer-
na Skövde–Karlsborg, Gårdsjö–Håkantorp och Forshem–Nos-
sebro,
 - g. motionerna 1981/82:1405 (c) och 1981/82:1621 (c) yrkande
1, båda om järnvägslinjen Malmö–Sjöbo,
 - h. motionerna 1981/82:1875 (fp) om Bohusbanan m. m. och
1981/82:1885 (s) yrkande 1 i denna del avseende Bohusbanan
m. m.,
 - i. motion 1981/82:1849 (c) yrkande 1 om järnvägslinjen Boll-
näs–Orsa,
 - j. motion 1981/82:598 (s) i denna del om Västerdalsbanan,
 - k. motion 1981/82:793 (c) yrkande 2 i denna del avseende
trafiken Mora–Älvdalen,
 - l. motion 1981/82:1016 (vpk) i denna del avseende järnvägslin-
jen Malung–Borlänge,
 - m. motionerna 1981/82:793 (c) yrkande 2 i denna del och
1981/82:1016 (vpk) i denna del, båda med avseende på
järnvägen Malungsfors–Sälen,
 - n. motion 1981/82:1381 (s) om järnvägslinjen Hällnäs–Lyckse-
le–Storuman,
 - o. motion 1981/82:1860 (s) om järnvägslinjen Boden–Hapa-
randa–Övertorneå,
 - p. motion 1981/82:314 (vpk) om industrispår mellan
Örnsköldsvik och Husum,
24. beträffande *Bohusbanan till Oslo*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1885 (s) yrkande 2 utan
åtgärd,
 25. beträffande *NKJ-banan*
att riksdagen avslår motion 1981/82:781 (vpk),
 26. beträffande *järnvägstrafik Uppsala–Enköping*
att riksdagen avslår motion 1981/82:429 (vpk) yrkande 3,
 27. beträffande *utökad trafik och tåguppehåll m. m.*
att riksdagen

- a. avslår motion 1981/82:429 (vpk) yrkandena 1 och 2,
 - b. avslår motion 1981/82:788 (c),
 - c. avslår motion 1981/82:593 (c) yrkande 5,
 - d. avslår motion 1981/82:1849 (c) yrkandena 3-5,
 - e. avslår motion 1981/82:1413 (fp),
28. beträffande viss *utredning om färjeförbindelser*
att riksdagen avslår motion 1981/82:591 (s),

Taxe- och servicefrågor samt handikappanpassning m. m.

29. beträffande *SJ:s taxesättning*
att riksdagen avslår motion 1981/82:234 (s),
30. beträffande *nordturistkort för ungdom*
att riksdagen lämnar motionerna 1981/82:196 (m) och 1981/82:1840 (c.fp) utan åtgärd,
31. beträffande *rabatter och service hos SJ för vissa rörelsehindrade, m. m.*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
- a. motion 1981/82:313 (c),
 - b. motion 1981/82:1880 (fp),
 - c. motion 1981/82:427 (m),
32. beträffande *vissa andra servicefrågor*
att riksdagen lämnar utan åtgärd
- a. motion 1981/82:423 (m),
 - b. motion 1981/82:594 (fp),
 - c. motion 1981/82:794 (vpk) yrkandena 2 och 3,
 - d. motion 1981/82:1019 (fp),
 - e. motion 1981/82:1023 (fp).
33. beträffande *handikappanpassning av den kollektiva trafikmiljön och färdmedlen*
att riksdagen
- a. avslår motion 1981/82:1121 (vpk) yrkande 1,
 - b. lämnar motion 1981/82:1121 (vpk) yrkande 2 utan åtgärd.

Övriga anslagsfrågor

34. att riksdagen till *Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.* för budgetåret 1982/83 anvisar ett anslag på 863 000 000 kr.,
35. beträffande *åtgärder för att förbättra SJ:s ekonomi*
att riksdagen med anledning av motion 1981/82:1836 (m) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

36. att riksdagen till *Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 11 600 000 kr.,

Särskilda frågor

37. beträffande *taxesamordning mellan tåg och buss*
att riksdagen
a. lämnar utan erinran vad föredraganden i propositionen anfört härom,
b. lämnar motion 1981/82:1018 (fp) utan åtgärd,
38. beträffande *samordning mellan de statliga kommunikationsverken*
att riksdagen lämnar utan erinran vad föredraganden i propositionen anfört härom.

Stockholm den 30 mars 1982

På trafikutskottets vägnar
BERTIL ZACHRISSON

Närvarande: Bertil Zachrisson (s), Rolf Clarkson (m), Rolf Sellgren (fp), Nils Hjorth (s), Kurt Hugosson (s), Rune Torwald (c), Birger Rosqvist (s), Filip Fridolfsson (m), Anna Wohlin-Andersson (c), Eric Rejdnell (fp), Per Stenmarck (m), Rune Johansson (s), Ivar Franzén (c), Margit Sandéhn (s) och Sten-Ove Sundström (s)

dock att

under *mom.* 27–38 i utskottets hemställan Erik Börjesson (fp) deltagit i stället för Ivar Franzén (c).

Reservationer

1. beträffande **anslaget Statens järnvägar** (*mom.* 4)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Rune Johansson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 12 börjar med "Utskottet vill" och på s. 15 slutar med "upptagna motionsyrkanden." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar helt den uppfattning som kommit till uttryck i motionerna 1981/82:1894 (s) och 1981/82:2136 (s).

Det trafikpolitiska beslutet – som i sina huvuddrag följde den socialdemokratiska partimotionen 1978/79:2397 – innebar bl. a. en ökad satsning på järnvägen. Riksdagen betonade investeringarnas betydelse för att höja kvaliteten på järnvägens transporttjänster. Utskottet (TU 1978/79:18) underströk starkt vikten av att SJ fick ökade resurser för att bygga ut kapaciteten och förbättra servicen.

Den borgerliga trepartiregeringen följde inte upp riksdagens beslut från 1979 att ge SJ ökade investeringsresurser. I stället lade denna regering fram ett bantat investeringsprogram för SJ i 1980 års budgetproposition. Vid förra årets riksdag ändrades investeringspolitiken genom att en s. k. strukturplan lades fast för SJ, som innefattar en real investeringsökning på 5 % per år.

De nya kraven på SJ inom både person- och godstrafik måste som motionärerna framhållit relateras till den trafikökning som nu kan förutses. Därför fordras en betydande lyftning av investeringsprogrammet.

Erforderlig förnyelse av SJ:s rullande materiel bör i stor utsträckning kunna ske genom beställningar hos svensk industri. Därvid bör också prövas om den extra kapacitet som finns inom varvsindustrin för alternativ produktion kan utnyttjas. Kockums varv har t. ex. tidigare varit en av SJ:s vagnsleverantörer.

Riksdagen beslutade våren 1979 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.

Pendeltågstrafiken är den del av det lokala och regionala trafiknätet i Stockholmsregionen som är hårdast belastad och klart underdimensionerad för sin uppgift. Antalet resenärer har blivit större än som förutsågs och trängseln har blivit oacceptabel. Under vintern 1981–1982 har rått total kaos i pendeltrafiken. SJ har inte klarat sin trafikuppgift utan har tvingats uppmana pendeltågsresenärer att ta bil till sitt arbete.

Om trafikefterfrågan i Stockholmsområdet skulle klaras inom ramen för befintlig linjekapacitet krävs att nuvarande motorvagnståg utökas från åtta till tio vagnar. Därmed fordras en förlängning av stationsplattformar och uppställningsspår, stations- och bangårdsombyggnader på vissa håll samt utbyggnad av kraftförsörjningen. Även åtgärder för att förbättra stationernas kapacitet för att klara så långa tågsätt skulle bli nödvändiga; framför allt gäller detta Stockholms central.

En sådan lösning skulle enligt vår mening innebära en mycket kortsiktig investeringspolitik. Man löser inte kapacitetsproblemen på lång sikt för Storstockholmsområdet och för SJ:s hela tågföring annat än genom en utbyggnad av spårsystemet i första hand sträckan Älvsjö–Järna och på sikt hela sträckan Älvsjö–Märsta samt Kungsängen–Västerhaninge.

Regeringen bör – med utgångspunkt i den spårkapacitetsutredning som SJ

gör för Storstockholmsområdet – senast i nästa års budgetproposition återkomma till riksdagen med förslag till en lösning av kapacitetsfrågorna. Det gäller dels framtida spårutbyggnader, dels utbyggnad av Stockholms central. Det är viktigt att ha klart för sig att spårutbyggnader i Stockholmsområdet visserligen bidrar till att lösa pendeltågsproblemet, men har en avgörande betydelse för hela SJ:s tågföring. Spårkapaciteten och utrymmet på Stockholms central utgör en allvarlig flaskhals för fjärrtågstrafiken som helhet.

Utan att avvakta denna utredning bör dock i enlighet med motionärernas förslag dubbelspåret Älvsjö–Järna påbörjas, i första hand på sträckan *Älvsjö–Flemingsberg*. För nästa budgetår bör 20 milj. kr. beräknas för ändamålet. Utbyggnaden av dubbelspåret ger också förutsättningar för att lösa problemen med Flemingsbergs station.

En inventering inom SJ av objekt i *Norrbotten* avseende både upprustning och omläggning av spår visar som motionärerna framhållit att man med relativt kort varsel kan sätta i gång arbeten inom en total kostnadsram av 170 milj. kr., varav 50 milj. kr. under innevarande och nästa budgetår.

Utskottet tillstyrker under hänvisning till det anförda att i enlighet med s-motionernas förslag ytterligare 460 milj. kr. anvisas för budgetåret 1982/83. Vidare tillstyrks regeringens förslag att SJ skall få träffa hyresköpsavtal och långtidsförhåra (leasa) rullande materiel motsvarande ett anskaffningsvärde på 40 000 000 kr.

Genom utskottets ställningstagande tillgodoses till viss del yrkandena i motionerna 1981/82:606 (vpk), 1981/82:1021 (vpk) och 1981/82:1417 (vpk).

Vid bifall till vad utskottet föreslagit skulle också de i vissa motioner i det följande upptagna frågorna om förbättring och utbyggnad av pendeltågstrafiken i Stockholmsregionen kunna få en snabbare och mer tillfredsställande lösning.

dels att utskottets hemställan under 4 bort ha följande lydelse:

4. att riksdagen med anledning av regeringens förslag, motionerna 1982/82:606 (vpk) yrkandena 1 a och 3, 1981/82:1021 (vpk) och 1981/82:1417 (vpk) samt med bifall till motionerna 1981/82:1894 (s) yrkande 7 och 1981/82:2136 (s) yrkande 7 till *Statens järnvägar* för budgetåret 1982/83 anvisar ett reservationsanslag på 2 264 900 000 kr.,

2. beträffande SJ:s ekonomiska mål och strukturplan för SJ (mom. 8)

Rolf Clarkson, Filip Fridolfsson och Per Stenmarck (alla m) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 17 som börjar med "Enligt föredragandens" och slutar med "ej påkallad." bort ersättas med text av följande lydelse.

SJ:s senaste resultatprognos säger att detta skall vara möjligt. Prognosen omgärdas dock med ett flertal förutsättningar som måste uppfyllas. Bl. a. anser SJ det nödvändigt att löne- och kostnadsutvecklingen blir begränsad under de närmaste åren och att konjunkturen förbättras påtagligt.

Effektiviteten i järnvägstrafiken gagnas enligt utskottets uppfattning bäst om SJ utvecklas till ett modernt och rationellt affärsföretag. Det är därför med stor oro man av årets budgetproposition kan utläsa en viss tveksamhet från regeringens sida om möjligheten att det ekonomiska målet för SJ skall uppnås inom den tidsram som riksdagen beslutat. Fortsatta kraftiga underskott i järnvägstrafiken skulle få mycket allvarliga följder. Bl. a. strider en sådan utveckling mot de grundläggande trafikpolitiska principer som lades fast genom 1979 års trafikpolitiska beslut och som innebär att företag på transportmarknaden skall konkurrera på lika villkor inom de ramar som samhället drar upp. Årlig underskottstäckning till SJ med statliga medel innebär inte bara en stor belastning på statsbudgeten utan också stor risk för snedvriden konkurrens.

Mot den bakgrunden är det synnerligen angeläget att regeringen och SJ vidtar de åtgärder som är nödvändiga för att SJ:s ekonomiska mål skall kunna uppnås 1983/84 även om inte detta blir ett utpräglat högkonjunkturår. För att möjliggöra detta är det nödvändigt att SJ snabbt ökar rationaliseringstakten och vidtar åtgärder för att öka sina marknadsandelar. Investeringsplaneringen vid SJ bör snarast förbättras så att medlen kan investeras i de mest lönsamma objekten. Det är också nödvändigt att regeringen konsekvent genom t. ex. taxeåtgärder och andra beslut ger SJ förutsättningar att leva upp till de mål som riksdagen genom strukturplanen lagt fast. Det bör också eftersträvas att ge SJ arbetsro utan onödig inblandning i frågor som ligger inom SJ:s beslutsområde.

Huvudansvaret för att ekonomin förbättras ligger emellertid på SJ och dess ledning. Lågrprissatsningen har blivit en trafikpolitisk framgång i den meningen att kapacitetsutnyttjandet i järnvägstrafiken ökat markant. Den totala belastningen på statsbudgeten är dock betydande, eftersom åtgärden inte är företagsekonomiskt motiverad. Enligt utskottets mening bör det vara möjligt att med hjälp av ytterligare prisdifferentiering öka SJ:s intäkter. Den särskilda kostnadsavlastningen i enlighet med 1979 års beslut bör därför kunna slopas inom en inte alltför avlägsen tidsperiod.

Även i godstrafiken har SJ goda möjligheter att öka sina marknadsandelar. Detta gäller framför allt trafiken till och från kontinenten, där SJ genom en rationell transportuppläggning i fasta systemtransporter borde kunna konkurrera med den långväga lastbilstrafiken men också med sjöfarten på Europa.

En förutsättning för ökade marknadsandelar i kontinenttrafiken är att frågan om tågförbindelserna till kontinenten snabbt löses. Frågan om trafiken skall baseras på tåg färjetrafik via Danmark eller på direktförbindelse till t. ex. Västtyskland utreds f. n. inom SJ. Resultatet av utredningen

väntas föreligga på försommaren. Enligt utskottets mening är det synnerligen angeläget att regeringen snarast därefter fattar nödvändiga beslut som underlag för investeringar i tågfarjor, hamnanläggningar m. m.

En kraftigt ökad kontinenttrafik på järnväg kan komma att ställa krav på anskaffning av nya järnvägsvagnar i en takt som inte ryms i strukturplanen.

Utskottet anser att SJ utöver investeringar som garanteras i strukturplanen bör ha möjlighet att fritt leasa godsvagnar för att möjliggöra en snabbare vagnanskaffning om detta visar sig bli nödvändigt. I sammanhanget må erinras om att konjunkturrådet i sin senaste rapport inte såg några rimliga skäl till att SJ och andra affärsverk inte skulle tillåtas att på egen hand finansiera sina investeringar.

Utskottet tillstyrker under hänvisning till det anförda motionsyttrandena i fråga.

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

dels att utskottets hemställan under 8 bort ha följande lydelse:

8. beträffande *SJ:s ekonomiska mål och strukturplan för SJ* att riksdagen med bifall till motionerna 1981/82:1836 (m) yrkande 1 och 1981/82:2048 (m) yrkande 4 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anført,

3. beträffande **SJ:s organisation m. m.** (mom. 9)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Rune Johansson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 19 som börjar med "Föredraganden understryker" och slutar med "*i Bollnäs.*" bort ersättas med text av följande lydelse:

Föredraganden understryker i propositionen att den anpassning av organisationen som sker bör ses som en viktig del i det handlingsprogram som erfordras för att SJ skall uppnå de för verksamheten uppställda målen. Utskottet delar denna uppfattning.

Såsom i motion 1981/82:1894 (s) erinrats om har emellertid frågan om SJ:s organisation fått särskild aktualitet under den gångna vintern. Utöver utbyggd spårkapacitet och inköp av fler lok och vagnar måste också SJ:s organisation förändras för att vinterkaoset i tågtrafiken inte skall upprepas. Regeringen bör därför återkomma till riksdagen redan under detta år med en redovisning av vilka organisatoriska åtgärder *härför* som vidtagits inom SJ.

En organisationsfråga som fått särskild aktualitet gäller *SJ:s verkstäder*. 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 uppmärksamats, vilket lett till att viktig yrkeskunskap inte kunnat tillvaratas.

Dessa brister aktualiserar enligt utskottets mening en genomgripande omprövning av SJ:s nuvarande verkstadspolitik. I ett sådant sammanhang är det naturligt att också på nytt pröva verkstadsrörelsens möjligheter att ytterligare höja sin egen effektivitet.

Utvecklingen på järnvägsområdet – lågprissatsningen, krav på överflyttning av långväga tungt gods till järnvägen m. m. – innebär att SJ:s rullande materiel utsätts för hårt slitage. Detta leder till ett behov att investera i fler lok och vagnar. Men det visar också – liksom den senaste vinterns erfarenheter – att SJ-koncernen tillsammans med svensk industri bör engagera sig i ett mer intensivt och långsiktigt utvecklingsarbete. Detta bör i första hand sikta till att klara "normal" järnvägstrafik även under besvärliga väderförhållanden vad gäller både rullande materiel och bannät.

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

Genom ett bifall till motionen i denna del synes även syftet med den i motion 1981/82:1849 (c) aktualiserade frågan om utbyggnad av *SJ-verkstaden i Bollnäs* kunna komma att tillgodoses.

dels att utskottets hemställan under 9 bort ha följande lydelse:

9. beträffande *SJ:s organisation m. m.*

att riksdagen med bifall till motion 1981/82:1894 (s) yrkande 11 och med anledning av motion 1981/82:1849 (c) yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

4. beträffande järnvägsinvesteringar i Västerbottens län, m. m. (mom. 11)

Bertil Zachrisson, Nils Hjorth, Kurt Hugosson, Birger Rosqvist, Rune Johansson, Margit Sandéhn och Sten-Ove Sundström (alla s) anser

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 19 som börjar med "Utskottet kan" och på s. 20 slutar med "kunna aktualiseras." bort ersättas med text av följande lydelse:

Såsom i motionen anförts har *SJ-personalen i Västerbottens län* gjort en grundlig inventering av möjliga investeringsobjekt. Med utgångspunkt i järnvägens strategiska betydelse i länets transportsystem har de bl. a. lagt fram förslag till sysselsättningsfrämjande åtgärder på järnvägsområdet inom länet. I detta "Västerbottenpaket" finns en rad intressanta investeringsobjekt, bl. a. förslag till upprustning och omläggning av bandclar som i första hand tar sikte på skogsindustrins transportbehov. Regeringen bör se till att

utredningsmaterialet gås igenom inom SJ så att det kan ligga till grund för statsmakternas bedömningar av framtida investeringsbehov.

Vidare bör den arbetsmetod som använts av de SJ-anställda kunna tjäna som modell för liknande inventeringar i andra delar av landet. Regeringen bör uppdraga åt SJ att tillsammans med de anställda vidareutveckla det beslutsunderlag som tagits fram inom Västerbotten.

Det bör vidare, såsom yrkas i motion 1981/82:1858 (s) uppdras åt SJ att tillsammans med *SJ-anställda i Värmland* snarast göra en inventering och kartläggning över behovet av nödvändiga investeringar på järnvägsnätet m. m. i länet.

Vad utskottet härom anfört, vilket innebär ett tillstyrkande av motionsyrkandena i berörda delar, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 11 bort ha följande lydelse:

11. beträffande *järnvägsinvesteringar i Västerbottens län, m. m.*
att riksdagen med anledning av motionerna 1981/82:1894 (s) yrkandena 9 och 10 samt 1981/82:1858 (s) som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet härom anfört,

5. beträffande **överförande till riksnätet** (mom. 16)

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

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Även utskottet" och slutar med "resp. bandelar." 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 lågprissättning 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. Försöksperioden utgår först den 30 juni 1982. 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 f. ö. 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 erinran om att organisationen av den kommunala och regionala trafiken först den 1 juli 1981 – bortsett från Västsverige – var 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 eventuella framtida nedläggningar av persontrafik på järnvägslinjer inte får medföra någon kostnadsövervältring från staten till kommuner/landsting.

Av bl. a. ovan angivna skäl anser utskottet att samtliga av SJ nu trafikerade bandelar bort ingå i riksnätet. Detta innebär i sin tur att utskottet nu tillstyrker yrkandena i motionerna 1981/82:778 (s, m, c), 1981/82:796 (c), 1981/82:1025 (fp) och 1981/82:1418 (s, m, c, fp, vpk) samtliga med begäran att *bandelen Bjärka/Säby–Västervik* skall överföras till riksnätet.

Detsamma gäller motionerna 1981/82:592 (c) i denna del om *järnvägslinjen Falköping–Landeryd*, 1981/82:1383 (c) i denna del om upprustning av vissa *järnvägslinjer i Skaraborgs län*, 1981/82:793 (c) yrkande 1 om järnvägspolitik att *alla järnvägslinjer* skall ingå i riksnätet, 1981/82:194 (c) om *järnvägslinjen Borås–Varberg*, 1981/82:195 (vpk) om *järnvägslinjen Forsmo–Hoting*, 1981/82:598 (s) i denna del om upprustning av *Västerdalsbanan*, 1981/82:779 (c) yrkande 1 om upprustning av *järnvägslinjen Nässjö–Nybro m. m.*, 1981/82:1392 (c) yrkande 1 om *vissa delar av inlandsbanan med anslutande banor m. m.*, 1981/82:1839 (c) om *järnvägslinjen Melle-*

rud-Bengtstfors-Arvika och 1981/82:1854 (vpk) om *bandelen Hudiksvall-Ljusdal*.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. beträffande *överförande till riksnätet*
att riksdagen bifaller
 - a. motionerna 1981/82:778 (s, m, c), 1981/82:796 (c), 1981/82:1025 (fp), 1981/82:1418 (s, m, c, fp, vpk) samtliga om bandelen Bjärka/Säby-Västervik samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - b. motionerna 1981/82:592 (c) i denna del och 1981/82:1383 (c) i denna del, båda avseende bandelen Falköping-Landeryd, samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - c. motionerna 1981/82:1383 (c) i denna del avseende järnvägslinjerna Skövde-Karlsborg, Gårdsjö-Håkantorp och Forshem-Nossebro samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - d. motionerna 1981/82:194 (c) om järnvägslinjen Borås-Värberg och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - e. motionerna 1981/82:195 (vpk) och 1981/82:1392 (c) yrkande 1 i denna del, båda avseende järnvägslinjen Forsmo-Hoting, och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - f. motionerna 1981/82:598 (s) i denna del, avseende Västerdalsbanan, och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - g. motionerna 1981/82:779 (c) yrkande 1 om järnvägslinjen Nässjö-Nybro och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - h. motionerna 1981/82:1392 (c) yrkande 1 i återstående delar avseende vissa delar av inlandsbanan med anslutande banor och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - i. motionerna 1981/82:1839 (c) om järnvägslinjen Mellerud-Bengtstfors-Arvika och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - j. motionerna 1981/82:1854 (vpk) om bandelen Hudiksvall-Ljusdal och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del,
 - k. motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 i återstående delar om att alla järnvägslinjer skall tillhöra riksnätet,

6. beträffande *överförande till riksnätet* (mom. 16)

Birger Rosqvist (s) och Eric Rejdnell (fp) som anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 22 som börjar med "Även utskottet" och slutar med "resp. bandelar." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet har vid ett flertal tillfällen behandlat motioner som berört nämnda bandel. Enligt utskottets förslag och riksdagens beslut har motio-

nera – i avvaktan på resultatet av den regionala trafikplaneringen m. m. – ej föränlett någon riksdagens åtgärd. Länsstyrelserna i de båda berörda länen har inlämnat framställning om bandelens intagning i riksnätet. Något beslut i ärendet med anledning av framställningen i fråga har dock ej fattats.

Utskottet finner det i likhet med motionärerna vara angeläget att beslut om intagande i riksnätet av bansträckan Bjärka/Säby–Västervik snarast fattas.

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

Med det anförda finner utskottet syftet med motionerna 1981/82:778 (s. m. c), 1981/82:796 (c), 1981/82:1025 (fp) och 1981/82:1418 (s. m. c, fp, vpk) i det närmaste tillgodosett.

Den av riksdagen beslutade ordningen för prövning av frågor om vissa bansträckors intagande i riksnätet bör tillämpas. Detta förutsätter att beslut efter gjorda utredningar och framställningar ej onödigtvis förhalas.

Med hänvisning till det anförda och i avvaktan på utredningar inom ramen för den regionala trafikplaneringen m. m. finner utskottet att motionerna 1981/82:194 (c), 1981/82:195 (vpk), 1981/82:592 (c) i denna del, 1981/82:598 (s) i denna del, 1981/82:779 (c) yrkande 1, 1981/82:793 (c) yrkande 1, 1981/82:1383 (c) i denna del, 1981/82:1392 (c) yrkande 1, 1981/82:1839 (c) och 1981/82:1854 (vpk), samtliga avseende intagning i riksnätet av resp. bandel, ej f. n. bör föranleda någon riksdagens åtgärd.

dels att utskottets hemställan under 16 bort ha följande lydelse:

16. *beträffande överförande till riksnätet*

att riksdagen

a. som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet med anledning av motionerna 1981/82:778 (s. m. c), 1981/82:796 (c), 1981/82:1025 (fp) och 1981/82:1418 (s. m. c, fp, vpk) samtliga om bandelen Bjärka/Säby–Västervik, samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, anfört om intagande i riksnätet av bandelen Bjärka/Säby–Västervik,

b. lämnar motionerna 1981/82:592 (c) i denna del och 1981/82:1383 (c) i denna del, båda avseende bandelen Falköping–Landeryd, samt motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,

c. lämnar motion 1981/82:1383 (c) i denna del avseende järnvägslinjerna Skövde–Karlsborg, Gårdsjö–Håkantorp och Forshem–Nossebro, och motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,

d. lämnar motionerna 1981/82:194 (c) om järnvägslinjen Borås–Varberg och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,

e. lämnar motionerna 1981/82:195 (vpk) och 1981/82:1392 (c) yrkande 1 i denna del, båda avseende järnvägslinjen Fors-

- mo-Hoting samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,
- f. lämnar motionerna 1981/82:598 (s) i denna del avseende Västerdalsbanan och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,
- g. lämnar motionerna 1981/82:779 (c) yrkande 1 om järnvägslinjen Nässjö-Nybro och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,
- h. lämnar motionerna 1981/82:1392 (c) yrkande 1 i återstående delar avseende vissa delar av inlandsbanan med anslutande banor samt 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,
- i. lämnar motionerna 1981/82:1839 (c) om järnvägslinjen Mellerud-Bengtsfors-Arvika och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,
- j. lämnar motionerna 1981/82:1854 (vpk) om bandelen Hudiksvall-Ljusdal och 1981/82:793 (c) yrkande 1 i denna del, utan åtgärd,
- k. lämnar motion 1981/82:793 (c) yrkande 1 i återstående delar om att alla järnvägslinjer skall tillhöra riksnätet utan åtgärd,

7. beträffande **upprustning och utbyggnad av vissa bandelar m. m.** (mom. 23)

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

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 25 börjar med "De uttalanden" och på s. 26 slutar med "*Örnsköldsvik och Husum.*" 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 ersätta 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 början av 1981 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 1981/82:1886 (s) i denna del om *trafikpolitiska åtgärder i Södermanland*, 1981/82:596 (vpk) om upprustning av *järnvägslinjen Växjö-Västervik*, 1981/82:779 (c) yrkande 2 om upprustning av *järnvägslinjen Nässjö-Nybro*, 1981/82:362 (m) om *bandelen Götene-Nossebro*, 1981/82:592 (c) i denna del om *järnvägslinjen Falköping-Landeryd*, 1981/82:1383 (c) i denna del om upprustning av vissa *järnvägslinjer i Skaraborgs län*, 1981/82:1405 (c) och 1981/82:1621 (c) yrkande 1, båda om trafiken på *järnvägslinjen Malmö-Sjöbo*, 1981/82:1875 (fp) om *trafiken på Bohusbanan* och 1981/82:1885 (s) yrkande 1 i denna del avseende *Bohusbanan m. m.*

Det gäller vidare motionerna 1981/82:1849 (c) yrkande 1 om upprustning av *järnvägslinjen Bollnäs-Orsa*, 1981/82:598 (s) i denna del om upprustning av *Västerdalsbanan*, 1981/82:793 (c) yrkande 2 avseende *trafiken Mora-Älvdalen* och *Malungsfors-Sälen*, 1981/82:1016 (vpk) om upprustning av *järnvägslinjerna Malung-Borlänge* och *Malungsfors-Sälen*, 1981/82:1381 (s) om upprustning av *järnvägslinjen Hällnäs-Lycksele-Storuman*, 1981/82:1860 (s) om upprustning av *järnvägslinjen Boden-Haparanda-Övertorneå*. Ett eventuellt beslut om det i motion 1981/82:314 (vpk) yrkade *industrispåret mellan Örnsköldsvik och Husum* bör dock föregås av ytterligare utredningar och överväganden.

dels att utskottets hemställan under 23 bort ha följande lydelse:

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

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

- a. motion 1981/82:1886 (s) i denna del om trafikpolitiska åtgärder i Södermanland,
- b. motion 1981/82:596 (vpk) om järnvägslinjen Växjö-Västervik,
- c. motion 1981/82:779 (c) yrkande 2 om järnvägslinjen Nässjö-Nybro,
- d. motion 1981/82:362 (m) om bandelen Götene-Nossebro,
- e. motionerna 1981/82:592 (c) i denna del och 1981/82:1383 (c) i denna del, båda avseende järnvägslinjen Falköping-Landeryd,
- f. motion 1981/82:1383 (c) i denna del avseende järnvägslinjerna Skövde-Karlsborg, Gårdsjö-Håkantorp och Forshem-Nossebro,

- g. motionerna 1981/82:1405 (c) och 1981/82:1621 (c) yrkande 1, båda om järnvägslinjen Malmö-Sjöbo,
- h. motionerna 1981/82:1875 (fp) om Bohusbanan m. m. och 1981/82:1885 (s) yrkande 1 i denna del avseende Bohusbanan m. m.
- i. motion 1981/82:1849 (c) yrkande 1 om järnvägslinjen Bollnäs-Orsa,
- j. motion 1981/82:598 (s) i denna del om Västerdalsbanan,
- k. motion 1981/82:793 (c) yrkande 2 i denna del avseende trafiken Mora-Älvdalen,
- l. motion 1981/82:1016 (vpk) i denna del avseende järnvägslinjen Malung-Borlänge,
- m. motionerna 1981/82:793 (c) yrkande 2 i denna del och 1981/82:1016 (vpk) i denna del, båda med avseende på järnvägen Malungsfors-Sälen,
- n. motion 1981/82:1381 (s) om järnvägslinjen Hällnäs-Lycksele-Storuman.
- o. motion 1981/82:1860 (s) om järnvägslinjen Boden-Haparanda-Övertorneå,
- p. motion 1981/82:314 (vpk) om industrispår mellan Örnsköldsvik och Husum.

8. beträffande **utökad trafik och tåguppehåll m. m.** (mom. 27 e)

Rune Torwald (c), Anna Wohlin-Andersson (c), Eric Rejdnell (fp) och Erik Börjesson (fp) anser

dels att det stycke av utskottets yttrande på s. 28 som börjar med "Jämväl under" och slutar med "bandelen Hultsfred-Växjö." bort ersättas med text av följande lydelse:

Den i motion 1981/82:1413 (fp) angivna banan är synnerligen intressant, eftersom det är en av de få smalspåriga bandelarna med reguljär trafik. Därför bör möjligheterna att bedriva kompletterande järnvägstrafik kunna prövas.

Finansieringen av musciverksamhet av detta slag har riksdagen tidigare tagit ställning till.

Under hänvisning härtill finner utskottet någon särskild framställning från riksdagens sida ej påkallad varför motionen lämnas utan åtgärd.

dels att utskottets hemställan under 27 e bort ha följande lydelse:

27. beträffande **utökad trafik och tåguppehåll m. m.**

att riksdagen

(c) lämnar motion 1981/82:1413 (fp) utan åtgärd.

9. beträffande åtgärder för att förbättra SJ:s ekonomi (mom. 35)

Rune Torwald och Anna Wohlin-Andersson (båda c) anses

dels att den del av utskottets yttrande som på s. 34 börjar med "Utskottet delar" och som på s. 35 slutar med "till känna." bort ersättas med text av följande lydelse:

Utskottet delar den kritik som såväl föredraganden som de sakkunniga anfört om nuvarande driftersättningssystem. Det är därför enligt utskottets mening angeläget att regeringen snarast prövar de förslag sakkunniga framlagt. Det krävs emellertid även ytterligare utredningar för att skapa ett driftersättningssystem som så långt möjligt preciserar de tjänster som staten köper av SJ samtidigt som rationaliseringsverksamhet stimuleras även på de ersättningsberättigade banorna.

Utskottet delar motionärernas uppfattning att det är angeläget att det nya ersättningssystemet kan träda i kraft snarast möjligt. Å andra sidan beslöt riksdagsmajoriteten 1979 att ett stort antal banor skulle bli föremål för prövning av fortsatt persontrafik resp. ytterligare utredning. Detta skulle ske inom ramen för den fortsatta regionala trafikplaneringen. Mot bakgrund av dels att den treåriga försöksperioden med lågprissättning m. m. inte går ut förrän den 30 juni 1982, dels att systemet med de regionala trafikhuvudmännen i de fem västsvenska länen – såvitt nu kan bedömas – inte träder i funktion förrän den 1 juli 1983, bör det finnas god tid att genomföra de ytterligare utredningar som krävs för väl genomtänkta beslut i dessa frågor. Enligt vad utskottet inhämtat bereds de sakkunniga förslag f. n. i departementet. Utskottet förutsätter att förslag efter hand som de hinner utarbetas kommer att föreläggas riksdagen, varför yrkandet i motion 1981/82:1836 (m) inte nu behöver föranleda någon utskottets åtgärd.

dels att utskottets hemställan under 35 bort ha följande lydelse:

35. *beträffande åtgärder för att förbättra SJ:s ekonomi*
att riksdagen lämnar motion 1981/82:1836 (m) yrkande 2 utan åtgärd.

Innehållsförteckning

Hemställan i propositionen	1
Motioner	2
Utskottet	10
1 Anslaget Statens järnvägar	10
1.1 Investeringar för nästa budgetår samt vissa organisationsfrågor	10
1.2 Vissa övriga investeringsfrågor m. m.	20
1.3 Frågor om anslutning till riksnätet av vissa bandelar ...	21
1.4 Upprustning och utbyggnad av skilda bandelar	22
1.4.1 Inlandsbanan och västkustbanan	22
1.4.2 Övriga motionsledes aktualiserade upprustningsfrågor m. m.	25
1.5 Taxe- och servicefrågor samt handikappanpassning	28
2 Övriga anslagsfrågor	32
2.1 Anslaget Ersättning till statens järnvägar för drift av icke lönsamma järnvägslinjer m. m.	32
2.2 Anslaget Bidrag till trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder vid järnvägs korsningar	34
3 Särskilda frågor	35
3.1 Taxesamordning mellan tåg och buss	35
3.2 Samordning mellan de statliga kommunikationsverken .	37
Hemställan	39
Reservationer	44