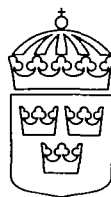


Regeringens proposition

1992/93:9

om inlandsbanan



Prop. 1992/93:9

Regeringen föreslår riksdagen att anta de förslag som har tagits upp i bifogade utdrag ur regeringsprotokollet den 18 juni 1992.

På regeringens vägnar

Bengt Westerberg

Mats Odell

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att en plattform skapas för en utveckling av olika former av gods- och persontrafik på inlandsbanan. Förutsättningarna för nya bärkraftiga trafiklösningar och enskilda initiativ bör därmed öka.

Den inriktning som föreslås innebär att äganderätten till huvuddelen av inlandsbanan mellan Mora och Gällivare samt tre till inlandsbanan anslutna bansträckor, utan ersättning överläts till berörda kommuner. Det ankommer sedan på kommunerna själva att bestämma för vilken trafik banan skall rustas och upplåtas. Därmed skapas goda förutsättningar för inlandsbanans intressenter att bestämma vilken trafik som skall bedrivas och hur banunderhållet skall organiseras.

Inlandsbanans intressenter – inledningsvis kommunerna – bör vidare överta banverkets ansvar för banhållningen och får därmed valfrihet att upphandla bantjänster i konkurrens. Intressenterna bör härvid få disponera banverkets underhålls- och investeringsmedel för inlandsbanan som beräknas till dels ca 250 milj.kr. i kalkylprisläge för en femårsperiod, dels ca 47 milj.kr. årligen under fem år.

Möjligheterna att fullfölja nuvarande systemtågstrafik med gods på inlandsbanan garanteras genom att upprustning sker enligt banverkets tidigare beslutade plan för godstrafiken i den del som gäller nuvarande systemtågsträckor. SJ:s trafikeringsrätt för systemtågstrafik på banan skall vidare garanteras för att kunna fullfölja åtagandena till nuvarande systemtågskunder.

Vidare föreslås ett tidsbegränsat drift- och investeringsbidrag till kommunerna på totalt 135 milj.kr. som en del i att ge inlandsbanans intressenter en plattform för att de skall kunna utveckla trafiken.

Inlandsbanans intressenter bör vidare erbjudas att utan kostnad överta äganderätten från staten för visst rullande materiel som nu disponeras av SJ. Prop. 1992/93:9

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 18 juni 1992.

Närvarande: statsråden B. Westerberg, ordförande, och Johansson, Laurén, Olsson, Svensson, af Ugglas, Thurdin, Hellsvik, Wibblé, Björk, Könberg, Odell, Lundgren, Unckel, Ask.

Föredragande: statsrådet Odell

Proposition om inlandsbanan

1 Bakgrund

Inlandsbanan har under de senaste åren varit föremål för omfattande diskussioner och flera utredningar.

I det följande återges de utredningar och beslut som ligger till grund för den nuvarande banstandarden och trafiken på inlandsbanan. Den förutvarande regeringen föreslog i budgetpropositionen i januari 1991 att ansvaret för persontrafiken längs inlandsbanan borde överföras till trafikhuvudmännen i berörda län.

Riksdagen beslutade den 21 mars 1991 om den reguljära persontrafiken på inlandsbanan (prop. 1990/91:100 bil. 8, TU33, rskr. 147). I trafikutskottets betänkande framhölls att ansvaret för persontrafiken längs inlandsbanan i första hand borde överföras till trafikhuvudmännen i de fyra berörda länen i enlighet med den dåvarande regeringens förslag. Förutsättningarna för detta var att trafikhuvudmännen dels kunde erhålla en bidragsram på 36 milj.kr. per år, dels att befintlig vagnpark utan kostnad kunde få disponeras av trafikhuvudmännen. I det fall trafikhuvudmännen inte ansåg sig kunna driva järnvägstrafik i egen regi borde enligt riksdagsbeslutet prövas om Inlandskommunerna Ekonomisk Förening (IEF) var beredd att ta över ansvaret för järnvägstrafiken på samma villkor som trafikhuvudmännen erbjöds.

Regeringen bemyndigades att när möjligheterna till fortsatt reguljär tågtrafik enligt de givna förutsättningarna prövats godkänna ett avtal som tidigare träffats mellan staten genom transportrådet och berörda trafikhuvudmän om ersättningstrafik för inlandsbanan. Regeringen konstaterade att inte något av alternativen till fortsatt persontrafik på inlandsbanan kunnat genomföras och därför godkände regeringen den 18 april 1991 enligt riksdagens bemyndigande avtalet mellan transportrådet och trafikhuvudmännen. Den reguljära persontrafiken på inlandsbanan avvecklades därmed den 10 juni 1991 samtidigt som ersättningstrafik med buss igångsattes. Efter sommaren 1991 byggdes busstrafiken ut till att omfatta hela bansträckningen. Trafikhuvudmännen får enligt avtalet ett årligt bidrag för ersättningstrafiken på 36 milj.kr. under tio år som prisomräknas med hänsyn till den allmänna prisutvecklingen i samhället. Trafikhuvudmännen har för trafikens utförande tecknat långsiktiga avtal med olika trafikentreprenörer.

På initiativ av arbetsmarknadsutskottet uttalade riksdagen den 28 maj 1991 att det fanns skäl att med regionalpolitiska medel bidra till projektet Sommartrafik 91 på inlandsbanan (1990/91:AU26, rskr. 308). Den dåvarande regeringen beslutade därefter den 30 maj 1991 att de berörda länsstyrelserna fick använda disponibla regionalpolitiska medel för finansiering av sommartrafik på inlandsbanan. De tre nordligaste länsstyrelserna beslutade med anledning härav att ge ekonomiskt bidrag med sammanlagt 6 milj.kr. till Inlandskommunerna Ekonomisk Förening för turisttågstrafik på delsträckan Östersund–Gällivare fr.o.m. den 10 juni t.o.m. den 15 september 1991. Till den ekonomiska bilden hör även att kommunerna längs delsträckan Östersund–Gällivare bidragit med 600 000 kr. för särskilda marknadsföringsinsatser för sommartrafiken 1991.

Den dåvarande regeringen uppdrog vidare i juli 1991 åt f.d. landshövdingen Curt Boström att som särskild utredare kartlägga förutsättningarna för fortsatt framtida sommartrafik. Utredaren redovisade sin rapport den 25 oktober 1991. I rapporten återgavs erfarenheter från den gångna sommarens tågtrafik. Vidare beskrevs den framtida tillgången på personal och motorvagnar samt redovisades ett underlag om trafikens ekonomi och organisation.

I regeringsförklaringen den 4 oktober 1991 uttalade den nuvarande regeringen att trafiken på inlandsbanan kommer att fortsätta under ett år för att ge tid att pröva framtiden för banan.

Frågan behandlades därefter i propositionen 1991/92:25 med förslag om tilläggsbudget I för statsbudgeten budgetåret 1991/92. Regeringen föreslog att persontrafiken på inlandsbanan skulle återupptas under ett år för att skapa rådrum att pröva framtiden för trafiken på banan. Den tidigare utredaren Curt Boström fick i uppdrag att förbereda och lägga fram förslag till när och i vilken omfattning trafiken kunde återupptas under rådrumsåret. I uppdraget ingick även att upphandla såväl trafik som underhåll. I propositionen föreslogs att regeringen enligt dessa riktlinjer skulle bemyndigas att slutligt godkänna en trafikuppgörelse under ett rådrumsår inom en kostnadsram av 100 milj.kr.

Riksdagen beslöt (prop. 1991/92:25, TU5, rskr. 88) den 17 december 1991 att i enlighet med regeringens förslag avsätta 100 milj. kr. för att möjliggöra persontrafik på inlandsbanan under ytterligare ett år i avvaktan på en prövning av framtiden för trafiken. Av de anslagna medlen fördelade regeringen därefter 45 milj.kr. till banverket och 53 milj.kr. till SJ för trafiken på inlandsbanan under rådrumsåret. Trafiken kommer med dessa medel att kunna bedrivas fram till den 1 oktober 1992.

Efter regeringens bemyndigande (Dir.1991:115) tillkallade chefen för kommunikationsdepartementet den 12 december 1991 en kommitté (K 1991:08) med uppgift att utreda inlandsbanan. Kommittén antog namnet Inlandsbanekommittén.

Kommittén skulle enligt direktiven kartlägga förutsättningarna för persontrafik på inlandsbanan och lämna förslag till hur den bör bedrivas i framtiden. Kommittén skulle i första hand belysa möjligheterna att utveckla sommartrafiken men också studera förutsättningarna för att bedriva viss året runt-trafik. Utredningens resultat skulle ge underlag för ett ställningsta-

gande till om persontrafiken på banan bör fortsätta efter den nu aktuella perioden.

En utgångspunkt för utredningsarbetet har varit stor restriktivitet vad gäller ekonomiskt engagemang från statens sida. Kommittén skulle i första hand utgå från att huvudmannaskapet för trafiken och den för detta ändamål använda infrastrukturen inte skall vara statligt. Kommittén skulle vidare i nära samråd med SJ belysa utvecklingsmöjligheter och lämpliga former för den framtida godstrafiken på banan. Kommittén skulle också pröva om en samordning av trafikringsrättigheterna för person- och godstrafik kan bidra till att förutsättningarna för framtida persontrafik på banan förbättras.

Utredningsarbetet skulle bedrivas i nära samråd med berörda regionala intressenter. Kommittén borde vidare pröva vilka organisatoriska former för en framtida trafik som bäst tar till vara de regionala intressenternas engagemang i banan.

Inlandsbanekommittén överlämnade den 23 mars 1992 sitt betänkande Nya inlandsbanan (SOU 1992:32) till chefen för kommunikationsdepartementet.

2 Inlandsbanekommitténs överväganden och förslag

Banans betydelse för inlandet

Inlandsbanekommittén framhåller att inlandsbanan har ett betydande värde i sig som en kulturbana genom stora delar av vårt land. Det är enligt utredningen uppenbart att en avveckling av persontrafiken riskerar att dämpa den entusiasm och utvecklingskraft som människorna i inlandet visar i dag.

Ett offensivt arbete med att utveckla godshanteringen på inlandsbanan kan ge fler företag bättre möjligheter på marknaden och ge förutsättningar för en industriell utveckling i inlandet. För skogsbruket kan enligt kommittén effektiva järnvägstransporter med s.k. miniterminaler för lastning direkt på vagn innebära att problemen med de långa avstånden till marknaden reduceras.

Kommittén framhåller vidare att banan har en viktig roll för turismen i inlandet efter de satsningar som gjorts på 80-talet. Inlandsbanan är viktig för att den fungerar som marknadsföringssymbol för hela inlandet. Den ger också möjligheter att bygga upp ett småskaligt utbud som kompletterar den mer storskaliga anläggningsturismen och höjer resursutnyttjandet på hotell och i stugbyar. En utveckling av turismen är också särskilt angelägen då den bidrar till att differentiera arbetsmarknaden i inlandet.

Enligt kommittén har inlandsbanans betydelse från försvarspolitisk synpunkt minskat. Intresse finns emellertid för att banan ändå skall behållas intakt åtminstone upp till Arvidsjaur.

I ett Europaperspektiv framstår inlandsbanan som unik anser kommittén. Den går genom ett av de få sammanhängande vildmarksområdena i Europa och ökar tillgängligheten till ett internationellt sett attraktivt turistområde. För EG kan inlandsbanan mycket väl tänkas vara ett intressant turistiskt utvecklingsprojekt.

Kommittén bedömer att det finns underlag för godstrafik på i stort sett hela sträckan Mora – Arvidsjaur. Norr därom är godsunderlaget för svagt. Med nuvarande organisation av transporterna finns enligt kommittén risk för att godspotentialen inte utnyttjas.

En förutsättning för ökad godstrafik är att särskilda operatörer som kan hantera små godsmängder, ge god kundservice och hålla låga priser, får möjlighet att trafikera banan. Erfarenheter av s.k. shortline-bolag i utlandet och även i Sverige visar enligt utredningen att detta är möjligt.

Turisttrafik

Vad gäller turisttrafiken finns enligt kommittén goda möjligheter med ett kundanpassat utbud att fördubbla antalet resenärer till ca 40 000 per år i slutet av 1990-talet. För att detta skall kunna ske måste turistsatsningen utvecklas avsevärt. Reskomforten måste öka vilket kan ske genom vanliga loktåg eller ombyggda rälsbussar med nya säten, luftkonditionering, nya motorer etc. Dessutom måste attraktionerna längs banan utvecklas. Det är också nödvändigt att marknadsföringen intensifieras ytterligare.

Enligt kommittén bör ett särskilt bolag bildas för att möjliggöra den kraftfulla satsning på turismen som krävs. Detta bolag – "Inlandståget AB" (ITAB) – skulle samordna satsningen, hantera marknadsföringen m.m. Intressenter finns för en sådan bolagsbildning.

Persontrafik året runt

Enligt kommittén finns vidare visst underlag för persontrafik året runt längs hela banan, men trafikunderlaget är störst runt Östersund, mellan Åsarna och Strömsund. Beräkningar tyder på att det till en viss merkostnad går att åstadkomma en kombination av buss- och tågtrafik.

Länstrafikbolagen bedriver i dag busstrafik med hjälp av ett statsbidrag på 36 milj. kr. per år under en tioårsperiod. På sikt kan det enligt kommitténs mening vara befogat att återföra en del av denna trafik på järnväg. Kommittén anser att en viss reguljär persontrafik bör garanteras under en femårsperiod med en dubbeltur om dagen på minst sträckan Sveg – Arvidsjaur.

Bolagsbildning

En förutsättning för en utvecklad trafik på inlandsbanan är enligt kommitténs mening att ett nytt bolag bildas – Inlandsbanan AB (IBAB) – för att sköta vissa funktioner som inte kan hanteras av enskilda operatörer, exempelvis

- fördelning av trafikeringsrätter
- fördelning av investeringsmedel längs banan
- ansvar för tågplanering och trafikledning
- ansvar för och upphandling av banunderhåll och upprustning
- förvaltning av vissa lok, motorvagnar, underhållsutrustning m.m.
- eventuell förhyrning vissa stationer av SJ.

Det nya bolaget bör enligt kommittén få full nyttjanderätt till banan, garanterad under en förhållandevis lång period, exempelvis 20 år. Banan kan även i fortsättningen ägas av staten, men äganderätten kan också, om så befinns lämpligt, överföras på det nya bolaget och då utan krav på ersättning enligt kommittén.

Kommittén förordar att ansvaret för banhållningen överförs från banverket till detta bolag. Banverkets underhålls- och upprustningsmedel bör få disponeras av det nya bolaget på hela banan.

Ett antal funktioner som naturligt hör samman bör enligt utredningen samlas under IBAB. Bolaget bör emellertid inte svara för någon operativ verksamhet på banan vare sig det gäller trafikering eller underhåll. Dessa uppgifter bör överlåtas till eller upphandlas från enskilda entreprenörer. IBAB bör få rollen av infrastrukturhållare och beställare. Entreprenörerna får konkurrera om trafiken och underhållet för att därigenom pressa kostnaderna. IBAB:s verksamhet kan finansieras genom bl.a. banavgifter, leasing av utrustning m.m. och genom ersättning från staten för tågledning och banunderhåll.

Kommittén förordar ett bolag med aktiemajoritet hos kommunerna längs banan. Preliminära diskussioner har visat att kommunerna är beredda att ta på sig ägaransvaret. Eventuellt kan också Inlandskommunernas Ekonomiska Förening (IEF), där även kommunerna söder om Mora ingår, vara majoritetsägare av IBAB. Förutom kommunerna bör personalen vara delägare. Dessutom bör privatpersoner och andra intressenter kunna satsa pengar i bolaget. Aktiekapitalet bör uppgå till minst 3 milj. kr. Genom att ge ut B-aktier kan kapitalet sannolikt utökas till 10 milj. kr.

Enligt kommittén är det lämpligt att merparten av de fordon och den utrustning som behövs för trafiken och underhållet tills vidare förvaltas av IBAB. De olika entreprenörerna får sedan träffa avtal med IBAB om hur fordonen m.m. skall disponeras. En del kan också förvaltas av entreprenörerna själva. Uppenbara samordningsvinster finns också enligt utredningen genom att exempelvis loken kan utnyttjas av olika entreprenörer.

Kostnader enligt kommittén

- Enligt kommittén skulle statens sammanlagda extrakostnad enligt nedanstående sammanställning vara 135 milj. kr. fördelat på 5 år, dvs. i genomsnitt 27 milj. kr. per år. Härtill kommer enligt kommitténs utredning kostnader för inlösen av fordon m.m. samt medel för banupprustning vilket även framgår av nedanstående sammanställning. Därefter skulle inga extra resurser behövas enligt kommittén.

- Investeringar

Startstöd och rörelsekapital	
Godstrafik	5 milj.kr.
Turist- och åretrunttrafik,	
ITAB	25–40 milj.kr.
IBAB	25 milj.kr.
Smärre baninvesteringar för tung trafik, lastanordningar m.m. för gods	<u>20 milj.kr.</u>
	90 milj.kr.
- Drift

Persontrafik minst sträckan Sveg – Arvidsjaur	45 milj.kr.
---	-------------
- De ordinarie anslagen för godstrafiken förutsätts utgå även i fortsättningen

Baninvesteringar (92–95)	300 milj.kr.
Banunderhåll	50 milj.kr./år
Tågklarering	5 milj.kr./år
- Därutöver tillkommer enligt utredningen kostnader för inlösen av fordon m.m. samt eventuellt ytterligare upprustningsmedel.
- Samarbete förutsätts enligt kommittén ske med trafikhuvudmännen för en effektiv samordning av buss- och tågtrafik.

3 Remissinstanserna

Kommunikationsdepartementet anordnade den 15 april 1992 en hearing vid vilken remissinstanserna gavs tillfälle att muntligen eller skriftligen yttra sig över Inlandsbanekommitténs utredning. Skriftligt yttrande har därefter inkommit från länsstyrelsen i Kopparbergs län.

Statens järnvägar (SJ) anser att utredningen i flera avseenden är orealistisk bl.a. vad gäller det ekonomiska underlaget och därför inte kan användas som beslutsunderlag. Med en realistisk kostnadsnivå för kommitténs förslag för person- och godstrafik kommer det enligt SJ att krävas tillskott av ytterligare avsevärda medel. SJ förutsätter vidare att eventuell försäljning av statliga fordon, som nu disponeras av SJ, sker på strikt affärsmässiga villkor eftersom nya fordon måste anskaffas.

Enligt SJ måste näringslivets transportmöjligheter säkras, vilket speciellt gäller systemtransporterna. Det investeringsbelopp som beslutats måste därför satsas på delsträckor där godstrafiken är betydande och inte för persontrafikens behov. Enligt SJ bör systemtågens konkurrenskraft bibehållas. SJ

framhåller att detta endast kan ske genom att SJ tar totalansvaret för de befintliga systemtågen eftersom de opererar integrerat på inlandsbanan, tvärbanorna och stomnätet. Utöver systemtransporterna kan viss matartrafik med vagnslaster etableras av t.ex. lokala matarbolag.

SJ anser att persontrafik året runt på inlandsbanan inte är en bra lösning för Norrlands inland. Detta ansvar bör helt överlåtas till trafikhuvudmännen. SJ anser dock att turisttrafik kan etableras Östersund–Arvidsjaur av t.ex. ett särskilt turistbolag med lokal förankring.

Banverket avstyrker utredningens förslag om att överföra de beslutade upprustningsmedlen till inlandsbanans intressenter, vilket enligt banverket skulle äventyra den pågående upprustningen av godstrafiksträckorna och därmed näringslivets transportmöjligheter. Banverket anser att kostnaderna för att bedriva både gods- och persontrafik är högre än vad som framgår av utredningen. Banverket förordar ett kompromissförslag som innebär att banverket fullföljer den tidigare beslutade godssatsningen varav återstår ca 250 milj.kr. Banverkets förslag innebär vidare att beslut skulle fattas om en begränsad persontrafikupprustning för 60 milj.kr. på sträckor som inte upprustas med godstrafikmedel mellan Östersund och Arvidsjaur samt att trafiken helt upphör på sträckorna Sveg–Brunflo och Arvidsjaur–Gällivare.

Länsstyrelserna i Kopparbergs, Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län anser att godstrafiken på inlandsbanan är den viktigaste trafiken vilket innebär att upprustnings- och underhållsmedel i första hand bör satsas på åtgärder för godstrafiken. Länsstyrelserna i Jämtlands, Västerbottens och Norrbottens län anser att utredningsförslaget kan minska möjligheterna till en fullgod godsupprustning. Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att godstrafiken på inlandsbanan kan utvecklas i nord-sydlig riktning medan länsstyrelserna i Västerbottens och Norrbottens län anser att inlandsbanan och tvärbanorna i kombination utgör det viktigaste transportsystemet. De fyra länsstyrelserna är tveksamma till persontrafik året runt på banan men tillstyrker turisttrafik. Länsstyrelsen i Kopparbergs län framhåller att olika operatörer bör ges möjlighet att trafikera banan och att upphandling bör ske under konkurrens.

Länsstyrelserna i Jämtlands och Norrbottens län anser att staten måste ta ett långsiktigt ansvar för inlandsbanans infrastruktur på godstrafiksträckorna. Detta sker lämpligast genom att länsstyrelserna tillförs medel till länsstrafikanläggningsanslaget. Enligt länsstyrelsen i Kopparbergs län bör staten även i fortsättningen ansvara för banans infrastruktur. Länsstyrelsen i Jämtlands län anser vidare att de samlade resurserna också för persontrafik både på landsväg och järnväg borde ställas till länsstyrelsens förfogande för att samordna trafiklösningar.

Inlandskommunerna Ekonomisk Förening (IEF) framhåller att inlandsbanan har stor betydelse för inlandets utveckling. Särskilt godstrafiken är viktig för näringslivet men också turisttrafiken är betydelsefull. Det framhålls att genomgående godstrafik som kan stödja en genomgående persontrafik är viktig. IEF framhåller att kommunerna är beredda att ta ägaransvaret i ett nytt bolag (IBAB) för inlandsbanan som utredningen föreslår. Kommunerna är dock inte beredda att täcka eventuella driftunderskott för trafik men kan dock svara för vissa marknadsföringskostnader m.m.

Trafikhuvudmännen i Kopparbergs, Jämtlands och Västerbottens län anser att nuvarande huvudmannatrafik med buss ger en bättre persontrafikförsörjning än med järnväg året runt utmed inlandsbanan. Trafikhuvudmännen är mycket tveksamma till året runt-trafik på inlandsbanan och till att samordna denna trafik med huvudmannatrafiken. Trafikhuvudmännen i Jämtlands och Västerbottens län tillstyrker turisttrafik på banan.

4 Föredragandens överväganden och förslag

Inlandsbanekommitténs rapport visar enligt min uppfattning att det finns en uppriktig vilja hos olika intressenter i inlandet för att långsiktigt utveckla trafiken på inlandsbanan. En utveckling av trafiken på inlandsbanan kan ge positiva effekter för inlandets näringslivsutveckling bl.a. vad gäller turismen.

I fråga om de olika underlag för bl.a. en tänkbar trafikutveckling som tagits fram av olika utredningar, nu senast av Inlandsbanekommittén, är det inte möjligt att med säkerhet bedöma framtidsutsikterna för och därmed inte heller intäkterna från en framtida trafik. Av direktiven framgår att en utgångspunkt för kommitténs utredningsarbete skall vara stor restriktivitet vad gäller ekonomiskt engagemang från statens sida.

Ett av alternativen till att inlandsbanans intressenter övertar trafikeringsansvaret, är ett fortsatt statligt ansvar för persontrafiken till en kostnad i storleksordningen högst 100 milj.kr. per år enligt nu gällande rådrumsbeställning. Därtill kommer kostnaderna för det gällande avtalet mellan staten och trafikhuvudmännen om persontrafikförsörjningen utmed inlandsbanan.

Ett fortsatt statligt åtagande i denna storleksordning är enligt min uppfattning inte försvarbart, oavsett vilket prognosunderlag eller vilka bedömningar om framtida trafikutveckling som är utgångspunkten. Jag är således inte beredd att förorda en fortsatt trafik enligt rådrumsbeställningen. Detta talar för att persontrafiken på inlandsbanan bör upphöra i statlig regi. Inlandsbanans intressenter är dock beredda att ta över trafiken med ett lägre ekonomiskt bidrag från staten än den nuvarande kostnaden för den statliga trafiken. Så gott som samtliga intressenter bedömer en framtida persontrafik på inlandsbanan som kostsam och samhällsekonomiskt svårmotiverad. En annan uppfattning härvidlag redovisas av inlandskommunerna.

Enligt min uppfattning bör de intressenter som har en optimistisk bedömning om inlandsbanan erbjudas möjligheter att utveckla inlandsbanan. Vidare bör också förutsättningar skapas för en långsiktig utveckling av trafiken samtidigt som inslaget av konkurrens ökar och en avreglering av denna järnvägstrafik kan genomföras.

Viktiga förutsättningar för att utveckla trafiken på inlandsbanan är enligt kommittén att intressenterna kan ges nyttjanderätt till banan och möjligheterna att själva organisera verksamheten. Vad gäller frågan om nyttjanderätt till banan anser kommittén att intressenterna bör ges full nyttjanderätt under en längre period eller att de får överta äganderätten. Jag delar denna uppfattning.

För egen del anser jag att statens primära ansvar är att säkra den på lång sikt försvarbara systemtågstrafiken för gods och att skapa en plattform för

kommersiella satsningar på övrig godstrafik och persontrafik som utgår från lokala initiativ och baseras på lokala entreprenörer. Jag föreslår med dessa förutsättningar att ansvaret för trafiken på inlandsbanan övergår till kommunerna. Detta innebär också att inlandsbanans intressenter – inledningsvis kommunerna – får det fulla ekonomiska ansvaret och således även risktagandet för inlandsbanan.

Av SJ:s yttrande framgår att systemtågstrafiken på banan är utvecklingsbar medan den traditionella vagnslasttrafiken är mer tveksam från ekonomisk synpunkt. Det innebär att inriktningen av den upprustning som riksdagen beslutat om för inlandsbanan, i huvudsak kan få bestämmas av de berörda kommunerna utifrån sina prioriteringar för banans framtida utveckling, om förutsättningarna för systemtågstrafiken säkerställs.

Med dessa utgångspunkter bör regeringen bemyndigas att till kommunerna få överlåta äganderätten till inlandsbanan vilket innebär sträckorna Mora – Brunflo och Östersund – Gällivare samt därtill hörande fastigheter med mark, byggnader och sidospår utom de fastigheter som ligger i Mora, Sveg, Brunflo, Östersund, Hoting, Storuman och Gällivare samt systemtågsterminalerna. De tre bansträckorna Orsa – Furudal, Ulriksfors – Strömsund och Arvidsjaur – Nordlunda, som ingår i det s.k. länsbanenätet, ligger i direkt anslutning till inlandsbanan. Nämda bansträckor får med hänsyn till deras trafikeringsuppgifter anses ingå i inlandsbanans trafiksystem. Jag föreslår därför att äganderätten till dessa bansträckor på motsvarande sätt överläts till kommunerna. Det bör ankomma på regeringen att bestämma om det exakta fastighetsöverförandet till kommunerna, med hänsyn bl.a. till möjligheterna till fastighetsbildning etc.

De resurser som under den kommande femårsperioden avdelats för upprustning och underhåll av inlandsbanan bör föras över till berörda kommuner i den takt som bestämdes i den ursprungliga planeringen. Jag beräknar att banverket på regeringens uppdrag härigenom kan utbetala upprustningsbidrag på ca 250 milj. kr. i kalkylprisläge fördelat över fem år och årliga underhållsbidrag på ca 47 milj. kr. i fem år. Förutsättningarna för detta är dock att den upprustning som tidigare beslutats för godstrafiken fullföljs av kommunerna i den del som gäller systemtågstrafiken på sträckorna Mora – Sveg, Hotingterminalen – Hoting och Vinlidsberg – Storuman.

En förutsättning för övertagandet är vidare att kommunerna garanterar SJ trafikeringsrätt för systemtågstrafiken, så att SJ skall kunna fullfölja sina avtalsmässiga åtaganden i förhållande till nuvarande systemtågskunder. I övrigt blir det genom övertagandet av inlandsbanan kommunerna som får besluta om trafikeringsrättigheterna. Kommunerna skall vidare garanteras trafikeringsrätt på stomnätet mellan Brunflo och Östersund, för att möjliggöra genomgående trafik på hela inlandsbanan.

Inlandsbanekommittén anger i sin utredning att intressenterna inledningsvis bl.a. är beroende av ett visst startkapital samt driftstöd under en femårsperiod. Enligt min uppfattning är det rimligt att staten vid en överlåtelse av banan beviljar ett begränsat drift- och investeringsbidrag. Det bör vara en del i att ge inlandsbanans intressenter en plattform för att utveckla trafiken på banan. Jag föreslår därför att kommunerna beviljas ett tidsbegränsat bidrag på totalt 135 milj. kr. till drift och investeringar. Bidraget skall utbetalas

under en femårsperiod. Kostnaden bör belasta anslaget G 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg. Det bör ankomma på regeringen att besluta om det årliga bidraget inom denna totalram.

Enligt min uppfattning bör vidare inlandsbanans intressenter erbjudas att utan kostnader överta äganderätten från staten för visst rullande materiel för entreprenadtrafik m.m. vilket nu disponeras av SJ. Fordon kan dock endast överlåtas i den takt som de frigörs från sina trafikuppgifter. Staten bör bevilja SJ kompensation för detta bortfall i den utsträckning som krävs för att ersätta sådan rullande materiel som SJ också kan använda på andra bandelar än inlandsbanan. Det bör ankomma på regeringen att besluta om sådan kompensation. Kostnaden bör belasta anslaget G 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg.

Kostnaderna under den kommande femårsperioden för ovannämnda drift- och investeringsbidrag samt kompensationen till SJ för vissa fordon, bör inrymmas inom ramen för nuvarande medel på anslaget G 2. Köp av interregional persontrafik på järnväg. Vad avser budgetåret 1992/93 är emellertid anslagna medel redan intecknade i den upphandling av trafik som skett. Mot denna bakgrund återkommer jag under hösten 1992 till regeringen med förslag till ytterligare medelsanvisning till detta anslag på tilläggsbudget, för att täcka kostnaderna budgetåret 1992/93 för drift- och investeringsbidrag samt kompensation till SJ för vissa fordon.

Genom den av mig förordade lösningen säkerställs att den nuvarande systemtågstrafiken på inlandsbanan kan fullföljas samtidigt som förutsättningar skapas för kommunerna att utveckla trafiken längs banan. Kommunerna får genom det anläggningsskapital och rullande materiel som de tillförs samt de kontanta bidrag som ges, möjlighet att medverka till olika satsningar på inlandsbanan. På detta sätt åstadkoms en plattform för utveckling av olika former av gods- och persontrafik på inlandsbanan samt möjlighet för intressenterna att organisera upprustning och underhåll med utgångspunkt i de lokala förutsättningarna.

Med de ekonomiska förutsättningar som gäller för ett övertagande av inlandsbanan enligt mitt förslag är det intressenternas uppgift att bestämma vilken trafik som skall bedrivas. I fråga om särskilda medel för året runttrafik bör erinras om det tioåriga avtal som föreligger mellan staten och berörda trafikhuvudmän om ersättning för persontrafik utmed inlandsbanan. Berörda trafikhuvudmän bedriver med utgångspunkt från detta avtal buss- trafik längs hela banan. I den utsträckning det bedöms lämpligt att samordna denna trafik med trafiken på inlandsbanan bör det närmast vara kommunernas ansvar att ta nödvändiga initiativ till en sådan samordning.

Regeringen bör alltså bemyndigas att överlåta inlandsbanan med tillhörande fastigheter, med de undantag jag nyss nämnde, samt visst rullande materiel till de berörda kommunerna utan vederlag.

Vidare bör regeringen bemyndigas att medge att banverket får utbetala bidrag till upprustning och underhåll av banan från sina ordinarie anslag i den omfattning och den takt som nuvarande planer förutsätter.

Regeringen bör slutligen bemyndigas utbetala drift- och investeringsbidrag samt kompensation till SJ för rullande materiel under en femårsperiod.

Jag hemställer att regeringen föreslår riksdagen att

1. godkänna de riktlinjer för den framtida utvecklingen av inlandsbanan som jag har förordat,
2. bemyndiga regeringen att överlåta inlandsbanan på sträckorna Mora – Brunflo och Östersund – Gällivare och de nämnda tre anslutande bansträckorna samt de fastigheter jag förordat till berörda kommuner,
3. bemyndiga regeringen att bemyndiga banverket att från ordinarie anslag utbetala bidrag till upprustning och underhåll av inlandsbanan på de villkor som jag förordat,
4. bemyndiga regeringen att från anslaget *Köp av interregional persontrafik på järnväg* utbetala drift- och investeringsbidrag på de villkor som jag förordat,
5. bemyndiga regeringen att överlåta rullande materiel till kommunerna på de villkor som jag förordat,
6. bemyndiga regeringen att från anslaget *Köp av interregional persontrafik på järnväg* utbetala kompensation till SJ för rullande materiel på de villkor jag förordat.

6 Beslut

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

