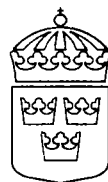


Trafikutskottets betänkande

1989/90:TU17

Köp av persontrafik på järnväg



1989/90
TU17

Sammanfattning

I betänkandet behandlar utskottet regeringens förslag till medelsanvisningar för köp av olönsam interregional trafik på järnväg samt för ersättning till trafikhuvudmännen för viss trafik på länsjärnvägar. Vidare behandlas yrkanden om dessa frågor i 27 motioner som väckts under den allmänna motionstiden i januari i år.

Utskottet tillstyrker förslaget i propositionen att riksdagen för nästa budgetår bör anvisa 618 milj.kr. för köp av olönsam järnvägstrafik på stomnätet. Därmed kan enligt utskottets mening regionalpolitiskt viktig trafik tryggas, bl.a. nattåg på övre Norrland.

Utskottet tillstyrker vidare att riksdagen anvisar 103,5 milj.kr. i bidrag till trafikhuvudmännen för viss trafik på länsjärnvägarna.

Till betänkandet har fogats nio reservationer och ett särskilt yttrande.

C-ledamöterna anser att riksdagen för köp av olönsam järnvägstrafik på stomnätet bör anvisa 758 milj.kr. medan vpk- och mp-ledamöterna anser att 968 milj.kr. resp. 868 milj.kr. bör anvisas för detta ändamål.

Enligt c-, vpk- och mp-ledamöterna bör bidraget till trafikhuvudmännen endast få användas för tågtrafik.

Propositionen

Regeringen föreslår i proposition 1989/90:100 bil. 8 (kommunikationsdepartementet) under avsnitt H. Kollektivtrafik m.m., punkterna H6 och H7 (s. 133—138)

1. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 618 000 000 kr. (punkt H6),

2. att riksdagen godkänner principerna om en kostnadsnivå på 618 000 000 kr. för budgetåret 1991/92 och övergång till förändrad handläggningsordning för köp av interregional persontrafik (punkt H6),

3. att riksdagen till Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 103 500 000 kr. (punkt H7).

4. att riksdagen bemyndigar regeringen att för budgetåret 1990/91 vid behov omfördela medel mellan anslagen H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg och H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg (punkt H7).

Motionerna

1989/90:T203 av Bo Lundgren m.fl. (m) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägstrafiken mellan Kristianstad och Hässleholm.

1989/90:T208 av Viola Claesson och Bertil Måbrink (båda vpk) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen hos regeringen begär förslag om förändrade regler i enlighet med vad som anförts i motionen om driftbidraget till trafikhuvudmännen.

1989/90:T218 av Lars De Geer (fp) vari yrkas

1. att riksdagen hos regeringen begär att SJ får i uppdrag att återställa persontrafiken på sträckan Borlänge—Mora till den förut rådande nivån om sex tågpar per vardagsdygn.

1989/90:T225 av Elving Andersson m.fl. (c) vari yrkas

3. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg anvisar 140 000 000 kr. utöver vad regeringen har föreslagit eller således 758 000 000 kr. att användas för uppköp av trafik på de sträckor som angetts i motionen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om användningen av anslaget H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg.

1989/90:T227 av Lars Werner m.fl. (vpk) vari yrkas

1. att riksdagen beslutar att staten skall ta det ekonomiska ansvaret för den interregionala tågtrafiken,

2. att riksdagen beslutar att staten skall ta det fulla ansvaret för infrastrukturen,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om en radikalt förändrad förhandlingsordning för köp av interregional trafik,

5. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1990/91 anslår 350 000 000 kr. utöver vad regeringen har föreslagit eller således 968 000 000 kr.

1989/90:T231 av Ulla Orring (fp) vari yrkas

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ekonomiskt stöd till drift av tvärbanorna och sovvagnstrafiken till Norrland.

1989/90:T236 av Roland Sundgren m.fl. (s) vari yrkas

1989/90:TU17

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tågförbindelsen Gävle—Örebro över Fagersta.

1989/90:T237 av Magnus Persson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av reglerna för statens köp av samhällsekonomiskt motiverad järnvägstrafik på stomnätet.

1989/90:T249 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

5. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1990/91 anslår 250 000 000 kr. utöver vad regeringen har föreslagit eller således 868 000 000 kr.

1989/90:T252 av Claes Roxbergh och Elisabet Franzén (båda mp) vari yrkas

6. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg, anslag H6, i bilaga 8 till proposition 1989/90:100, för budgetåret 1990/91 anslår 868 000 000 kr.,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att länstrafikhuvudmännen skall beredas större möjligheter att bedriva lokal och regional järnvägstrafik även på stomnätet.

1989/90:T319 av Kjell Ericsson m.fl. (c,m,fp) vari yrkas

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kostnadsansvaret för pendeltrafiken inom Värmland.

1989/90:T502 av Marianne Andersson och Ingvar Karlsson i Bengtsfors (båda c) vari yrkas

4. att riksdagen beslutar att anslaget H6, Köp av interregional persontrafik på järnväg, utökas med 7 milj.kr. för att SJ skall kunna behålla nuvarande turtäthet på banan.

1989/90:T504 av Agne Hansson och Marianne Jönsson (båda c) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om medelsbehov för kust-till-kust-banan i Kalmar län,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen i övrigt anförts om behov av ökade järnvägspolitiska insatser för att behålla och utveckla Kalmar läns samtliga järnvägslinjer.

1989/90:T511 av Sonia Karlsson (s) vari yrkas att riksdagen hos regeringen påtalar behovet att utreda rutinerna för statens upphandling av olönsam järnvägstrafik.

1989/90:T514 av Kenth Skårvik och Leif Olsson (båda fp) vari yrkas

1. (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägslinjen Uddevalla—Herrljunga (Borås) bör rustas upp och att inga försämringar sker i turtäthet.

1989/90:T517 av Per Westerberg (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upphandling under konkurrens av trafik med snabbpendeltåg.

1989/90:T520 av Karin Falkmer (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om slopande av SJ:s monopolställning när det gäller att bedriva järnvägstrafik.

1989/90:T521 av Lennart Brunander (c) vari yrkas (delvis) att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om satsningar och nyinvesteringar av banor, vagnar och tågtrafik, för järnvägarna Borås—Göteborg, Borås—Vänern, Borås—Varberg, kust-till-kustbanan och den nya Götalandsbanan.

1989/90:T528 av Ingbritt Irhammar och Per-Ola Eriksson (c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om ändrad upphandlingsförfordning.

1989/90:T532 av Inger Schörling m.fl. (mp) vari yrkas

3. att riksdagen till Köp av interregional persontrafik på järnväg för budgetåret 1990/91 anslår 868 000 000 kr.,

12. att riksdagen hos regeringen begär en förändrad beslutsordning vad gäller köp av interregional persontrafik på järnväg i syfte att öka riksdagens möjligheter att direkt påverka vilket utbud staten köper,

14. att riksdagen beslutar att länstrafikhuvudman som vill bedriva persontrafik på länsjärnväg som inte hade sådan trafik år 1988 ändå skall ha rätt till statligt driftbidrag i fem år i enlighet med vad som angetts i motionen,

17. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att länstrafikhuvudmännen skall beredas större möjligheter att bedriva lokal och regional järnvägstrafik även på stornätet.

1989/90:T539 av Sigge Godin m.fl. (fp) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att medel 1991/92 bör avsättas till upprustning av sovvagnstrafiken på Norrland.

1989/90:T546 av Bengt Hurtig (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen hos regeringen begär särskilda åtgärder för att bevara trafiken på sträckan Arvidsjaur—Jörn,

5. att riksdagen hos regeringen begär att transportrådet anslår 20 milj.kr. utöver vad regeringen föreslagit för upprustning av vagnmateriel till övre Norrland.

1989/90:T547 av Maggi Mikaelsson (vpk) vari yrkas

7. att riksdagen till transportrådet anslår 20 000 000 kr. utöver vad regeringen föreslagit för upprustning av vagnmateriel till övre Norrland,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om persontrafik mellan Vännäs och Umeå.

1989/90:T548 av Magnus Persson m.fl. (s) vari yrkas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om omstruktureringsbidrag till Värmland.

1989/90:T557 av Krister Skånberg m.fl. (mp,fp,c) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att driftbidrag skall utgå även i de fall trafikhuvudmän vill återuppta järnvägstrafik, i enlighet med vad som anförts i motionen,

3. att riksdagen, vid avslag på hemställan i yrkande 2, som sin mening ger regeringen till känna att driftbidrag skall utgå till trafikhuvudmän om de vill återuppta trafiken på elektrifierade sträckor, i enlighet med vad som anförts i motionen.

1989/90:T558 av Elisabeth Persson (vpk) vari yrkas

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt stöd för bibehållen tågtrafik på sträckan Mjölby—Örebro.

1989/90:T562 av Stig Bertilsson m.fl. (m) vari yrkas att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statens ansvar för tågtrafiken på Herrljungabanan.

Utskottet

1 Anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg

I stornätet ingår bandelar där en kommersiellt utbyggd persontrafik inte kan erbjudas. Staten genom transportrådet skall därför enligt 1988 års trafikpolitiska beslut trygga sådan interregional persontrafik på järnväg som inte kan upprätthållas på affärsmässiga grunder men som främst har en klar regionalpolitisk betydelse.

Transportrådet har föreslagit att staten för budgetåret 1990/91 köper trafik för 618 milj.kr. på följande banor:

	milj.kr.
Natttågen på övre Norrland	197
Malmbanan	28
Västra Jämtland	31
Mora-Borlänge	19
Gävle-Borlänge-Örebro	26
Eskilstuna-Södertälje	14
Västerås-Katrineholm	22
Örebro-Mjölby	16
Värmland fjärrtrafik	10
Uddevalla-Herrljunga-Borås	22
Kust-till-kustbanan	77
Nässjö-Falköping-Skövde	30
Kristianstad-Hässleholm	7
Inlandsbanan	56
Samkostnad för länsjärnvägarna	63
Summa	618

Härutöver har transportrådet föreslagit att tågtrafik köps på sträckan Gävle—Avesta/Krylbo—Örebro för 23 milj.kr. samt, som en engångskostnad, fjärranslutningar m.m. i Värmland för 7 milj.kr. För att förbättra nattågstrafiken på övre Norrland förordar rådet vidare att 20 milj.kr. används till att modernisera vagnmaterielen. Sammantaget betyder detta att transportrådet begärt 668 milj.kr. för nästa budgetår.

På följande banor föreslår transportrådet att ingen upphandling sker. Sammanställningen beskriver den nuvarande tågtrafiken och det pris SJ begärt för att utföra denna trafik.

	milj.kr.	antal tåg
Mora-Borlänge	3	2
Örebro-Mjölby	6	2
Västerås-Katrineholm-Mjölby	25	3/8
Eskilstuna-Södertälje	4	1
Uddevalla-Herrljunga-Borås	7	2/3
Falköping-Nässjö	7	4
Kristianstad-Hässleholm	10	6

SJ har enligt transportrådet erbjudit sig att utföra hela denna trafik för 50 milj.kr. Transportrådet har vidare inte köpt tågtrafik på bl.a. linjerna Östersund—Sundsvall (0 tåg 1989/90), Umeå—Vännäs (1 tåg 1989/90) och på Blekinge kustbana (5 tåg 1989/90) samt på kusttill-kustbanan mellan Göteborg och Borås (5 tåg 1989/90).

Kommunikationsministern föreslår att riksdagen för nästa budgetår anvisar 618 milj.kr. Genom en tvåårig upphandling 1990/91—1991/92 med hantering av inlandsbanan i särskild ordning förutsätter kommunikationsministern att upphandlingen kan omfatta extra tågtrafik i Värmland och i Bergslagen enligt transportrådets förslag. Han räknar vidare med att den föreslagna ersättningsnivån skall möjliggöra att en successiv modernisering kan ske av vagnparken för nattågen på övre Norrland. I den förordade medelsberäkningen ingår även upphandling av tågtrafik på inlandsbanan för trafikåret 1990/91. Ingen ersättning har beräknats för trafiken på Blekinge kustbana.

Regeringen har den 21 december 1989 uppdragit åt transportrådet att upphandla interregional tågtrafik för budgetåren 1990/91 och 1991/92 med ovan angiven inriktning under förutsättning att riksdagen anvisar nödvändiga medel.

I motion T225 (c) yrkas att riksdagen anvisar 140 milj.kr. utöver regeringens förslag, dvs. 758 milj.kr. Därigenom kan enligt motionärerna persontrafiken upprätthållas på de sträckor där transportrådet har föreslagit att någon upphandling inte skall äga rum.

I motion T227 (vpk) yrkas att riksdagen anvisar 350 milj.kr. utöver regeringens förslag.

I motionerna T249 (mp), T252 (mp) och T532 (mp) begärs att riksdagen anvisar 250 milj.kr. utöver regeringens förslag. Därigenom kan, enligt den senare motionen, all trafik från 1988 återställas. Därtill bör ytterligare trafik kunna upphandlas.

I motionerna T546 (vpk) och T547 (vpk) yrkas att 20 milj.kr., utöver regeringens förslag, anvisas för att möjliggöra en förbättring av

vagnmaterielen i trafiken på övre Norrland. Även i motion T231 (fp) begärs att staten går in med ekonomiska medel för att möjliggöra en förbättring av sovvagnstrafiken upp till övre Norrland. I motion T539 (fp) yrkas att medel 1991/92 avsätts för upprustning av sovvagnstrafiken på Norrland.

I motion T203 (m) framförs kritik mot reduceringarna av trafiken mellan Kristianstad och Hässleholm. Det begärs därför att riksdagen ger regeringen till känna att en tillfredsställande trafik på denna sträcka skall upprätthållas.

I motion T502 (c) yrkas att riksdagen anvisar 7 milj.kr., utöver regeringens förslag, för att SJ skall kunna bibehålla nuvarande turtäthet på banan Uddevalla—Herrljunga—Borås—Varberg. Även i motion T514 (fp) framhålls att inga försämringar av turtätheten bör genomföras på denna bana. Enligt motion T562 (m) bör riksdagen uttala att det statliga ansvaret för Herrljungabanan som en del i stomjärnvägsnätet skall kvarstå också sett i ett längre perspektiv.

I motion T319 (c,m,fp) framhålls att det är statens ansvar att sköta pendeltrafiken med tåg i Värmlands län. I motion T548 (s) framhålls att det är av yttersta vikt att riksdagen beslutar att länstrafikhuvudmännen i Värmland erhåller omstruktureringsbidrag.

I motion T218 (fp) yrkas att SJ får i uppdrag att återställa persontrafiken på sträckan Borlänge—Mora till den förut rådande nivån om sex tågpar per vardagsdygn.

I motion T236 (s) framhålls att det vore ytterst värdefullt om ett mera långsiktigt beslut kunde fattas om att tågförbindelsen Gävle—Örebro—Fagersta inte kommer att försämrats.

I motion T558 (vpk) yrkas att statligt stöd utgår så att trafiken kan bibehållas på sträckan Mjölby—Örebro.

I motion T504 (c) framhålls att det är viktigt att transportrådet och staten avsätter tillräckligt med resurser för köp av trafik från SJ i syfte att fortsätta och vidareutveckla trafiken på kust-till-kustbanan. Enligt motion T521 (c) bör trafiken på banan minst omfatta det antal turer som finns i dag.

I motion T547 (vpk) framhålls att SJ bör få i uppdrag att tillsammans med trafikhuvudmännen lösa frågan om pendeltågstrafik mellan Vännäs—Umeå—Holmsund.

På stornätet förekommer interregional persontrafik som inte är lönsam. Om staten vill att sådan trafik skall tryggas skall den enligt 1988 års trafikpolitiska beslut upphandlas av transportrådet. Enligt utskottets mening är detta en riktig princip. Om SJ åläggs att upprätthålla olönsam trafik utan ersättning försvårar man för SJ att agera som ett självständigt trafikföretag som skall uppfylla vissa lönsamhetskrav.

Utskottet anser att den i budgetpropositionen föreslagna medelsanvisningen innebär att regionalpolitiskt viktig trafik, bl.a. nattåg på övre Norrland, kan tryggas. Som framgår av den tidigare redovisningen är det inom denna ram, enligt regeringen, möjligt att inrymma såväl tågtrafik på linjen Gävle—Avesta—Krylbo—Örebro som fjärranslut-

ningar m.m. i Värmland. Den föreslagna ersättningsnivån bör vidare möjliggöra en successiv modernisering av vagnparken på övre Norrland.

Med hänvisning till det anförda tillstyrker utskottet förslaget i propositionen att riksdagen under detta anslag bör anvisa 618 milj.kr. för nästa budgetår. Härav följer att motionsyrkandena avstyrks.

2 Ny handläggningsordning för köp av interregional persontrafik samt kostnadsram för år 1991/92

I följande motioner riktas kritik mot den nu föreliggande handläggningsordningen för köp av interregional persontrafik på järnväg.

I motion T227 (vpk) framhålls att förhandlingsordningen radikalt måste förändras. Enligt motionärerna måste transportrådets egenmäktiga och manipulativa påtryckningar mot kommuner och landsting fördömas. Syftet har varit att få länstrafikorganen att ta på sig ett ekonomiskt ansvar som enligt riksdagsbeslutet 1988 åvilar staten.

I motion T532 (mp) yrkas att riksdagen hos regeringen begär en förändrad beslutsordning vad gäller köp av interregional persontrafik på järnväg i syfte att öka riksdagens möjligheter att direkt påverka vilket utbud staten köper.

I motion T511 (s) framhålls att besluten om vilken järnvägstrafik som skall upphandlas inte blir föremål för en tillräcklig politisk behandling. Det är enligt motionären nödvändigt att skapa ett statligt förhandlingsorgan som har tillräcklig kompetens för att tränga in i SJ:s offerter och självständigt bedöma dessa. Rutinerna för upphandlingen bör därför utredas.

Enligt motion T528 (c) har önskemål framförts om en förändrad upphandlingsordning som innebär att trafikhuvudmännen i stället för transportrådet ges möjlighet att på uppdrag av staten få upphandla olönsam tågtrafik på stomjärnvägar. Garantier bör ges från staten för denna trafik.

I budgetpropositionen framhålls att den nya handläggningsordning som var ett resultat av 1988 års trafikpolitiska beslut hittills inte möjliggjort en efterlyst ökad långsiktighet i trafiköverenskommelserna. Vidare har enligt propositionen kritik framförts mot att den regionala förankringen, trots en omfattande dialog, varit otillräcklig liksom att den ekonomiska ramen varit för begränsad. Tillräckliga incitament har också efterlysts för en utveckling av tågtrafiken i de aktuella relationerna. Ett problem är vidare, enligt propositionen, svårigheten att klart avgränsa vad som är huvudsakligen interregional trafik och vad som är lokalt eller regionalt resande. Med hänsyn till den långa framförhållning som gäller inför trafikförändringar har heller inte enligt kommunikationsministern handläggningsordningen gett SJ, banverket, trafikhuvudmännen, regeringen eller riksdagen tillräcklig tidsfrist innan den aktuella trafiken startar. Tågplanen måste t.ex. fastställas ca 6 månader före ikraftträdandet, medan riksdagens beslut om medel för ändamålet fattas bara några veckor innan tågplanen börjar gälla.

Av propositionen framgår att regeringen mot denna bakgrund avser att ge transportrådet i uppdrag att ta fram en förändrad handläggningsordning. Möjlighet bör därvid, enligt propositionen, finnas för trafikhuvudmännen längs en bansträcka att i samråd med länsstyrelserna själva få teckna avtal med SJ om köp av tågtrafik, som har en viktig uppgift för såväl lokalt och regionalt resande som för interregionala resenärer. Därmed skulle en samordnad upphandling kunna ske där trafikhuvudmännen företräder det samlade intresset. Uppdraget skall redovisas så att beslut om en ny handläggningsordning kan börja tillämpas för trafikåret 1992/93.

För att det skall vara möjligt att genomföra den nya handläggningsordningen vid avsedd tidpunkt bör enligt propositionen redan nu en planeringsram anges som riktpunkt för den framtida tågupphandlingen. Kommunikationsministern anser att denna ram bör ligga på i princip samma nivå som föreslås för trafikåret 1990/91. Han begär att riksdagen godkänner en kostnadsnivå på 618 milj.kr. för budgetåret 1991/92. Beaktas skall dock pris- och rationaliseringseffekter i trafiken.

I sitt betänkande 1988/89:TU16 framförde ett enigt trafikutskott kritik mot den gällande handläggningsordningen för trafikupphandlingen på stomnätet. Utskottet framhöll bl.a. att beslutsunderlaget var otillräckligt. Regeringen borde fortsättningsvis, enligt utskottet, ange vilken trafik som den föreslagna medelsanvisningen avser att trygga, liksom den trafik och kostnaderna härför som SJ offererat, men som transportrådet och regeringen inte anser bör köpas av staten. Det var vidare, enligt utskottets mening, angeläget att kostnaderna för den olönsamma järnvägstrafiken öppet redovisades för varje bandel. Därmed kunde konsekvenserna av olika medelstildelningar bedömas. Bakom den uttalade kritiken låg också att utskottet ansåg att riksdagens beslut om medelstildelning togs för sent för att kunna påverka SJ:s tågplaner. Dessa planer fastställs, som framgår ovan, ca 6 månader innan ikraftträdandet, medan riksdagens beslut om medel för ändamålet fattas bara några veckor innan tågplanen börjar gälla.

Utskottet konstaterar att regeringen synes dela den kritik av förhandlingsordningen som utskottet framförde i ovan nämnda betänkande. Regeringen har för avsikt att förändra denna ordning bl.a. i syfte att uppnå långsiktiga överenskommelser och trafiklösningar som så långt möjligt skall vara regionalt förankrade. Den nya formen för upphandling skall också, enligt propositionen, syfta till att skapa tillräckligt med tid mellan riksdagsbeslutet om medelsanvisning och den tidpunkt vid vilken den aktuella trafiken startar.

Utskottet, som förutsätter att den nya förhandlingsordningen får den utformning som utskottet angivit, har ingen erinran mot vad som i propositionen anförts i denna fråga.

Enligt utskottets mening bör resultatet av den aviserade översynen avvaktas. Motionerna avstyrks därför av utskottet i denna del.

Utskottet tillstyrker att en kostnadsram på 618 milj.kr. beräknas för budgetåret 1991/92.

3 Ökad konkurrens på stomnätet

1989/90:TU17

I motionerna T252 (mp) och T532 (mp) yrkas att länstrafikhuvudmännen skall beredas större möjligheter att bedriva lokal och regional järnvägstrafik även på stomnätet.

I motion T517 (m) framhålls att det är mycket angeläget att SJ får konkurrens på den planerade banan runt Mälaren och på Östgotapendeln.

I motion T520 (m) yrkas att SJ:s monopolställning när det gäller att bedriva järnvägstrafik slopas.

Riksdagen har bemyndigat regeringen eller myndighet som regeringen beslutar att bestämma i frågor som rör rätten att trafikera järnvägsnätet. På stomnätet skall enligt det trafikpolitiska beslutet SJ ha trafikerrätt för såväl person- som godstrafiken. Trafikhuvudmännen kan dock på kortare avgränsade delar av stomnätet få viss trafikerrätt för sådan persontrafik som är av lokal och regional karaktär. Om en trafik huvudman får en sådan trafikerrätt står det honom fritt att anlita olika entreprenörer. Trafikhuvudmännen har vidare möjlighet att av SJ köpa extra tågtrafik på stomnätet. Utskottet vill i sammanhanget erinra om att regeringen i sitt uppdrag till banverket att utarbeta ett förslag till finansiering av Arlandabanan angivit att alternativt huvudmannaskap för såväl banan som trafiken kan övervägas.

Utskottet konstaterar att det redan nu finns möjlighet att tillåta konkurrens på stomnätet. Sådana överväganden pågår också t.ex. beträffande Arlandabanan. Utskottet anser mot denna bakgrund att motionsyrkandena inte påkallar någon åtgärd från riksdagens sida. De avstyrks därför.

4 Anslaget H7. Ersättning till trafik huvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg

Som en följd av 1988 års trafikpolitiska beslut har regeringen den 11 maj 1988 godkänt principöverenskommelsen om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m.m. Enligt denna överenskommelse får regeringen eller den myndighet som regeringen förordnar (transportrådet) teckna överenskommelse med trafik huvudmännen om ersättning till dessa för övertagande av ansvaret för trafikförsörjningen på en angiven sträcka. Ersättningens storlek skall motsvara SJ:s kostnad vid övertagandet för att upprätthålla den aktuella tågtrafiken. Ersättningen utgår oavsett val av färdmedel.

I budgetpropositionen föreslås att riksdagen för nästa budgetår anvisar 103,5 milj.kr. samt att regeringen vid behov får omfördela medel mellan detta anslag och anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg.

Utskottet tillstyrker såväl den föreslagna *medelsanvisningen* som förslaget att regeringen bör bemyndigas att vid behov *omfördela medel mellan detta anslag och anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg*.

I motionerna T225 (c) och T504 (c) yrkas att *anslaget endast skall få användas för bidrag till tågtrafik*. Motionärerna anser att medlen inte bör användas för att lägga ned tågtrafik och ersätta denna med bussar. I motion T546 (vpk) yrkas att särskilda åtgärder vidtas för att bevara järnvägstrafiken på sträckan Arvidsjaur—Jörn.

Den ovan redovisade principöverenskommelsen om lokal och regional kollektivtrafik på järnväg m.m. träffades mellan staten, Landstingsförbundet, Svenska kommunförbundet och Svenska lokaltrafikföreningen. Överenskommelsen förutsätter att bidrag utgår till trafikhuvudmannen, om han övertar ansvaret för trafikförsörjningen på viss sträcka, oavsett val av färdmedel under avtalsperioden. Trafikhuvudmannen kan således välja att fortsätta att köra tåg på sträckan eller ersätta tågtrafiken med buss.

Utskottet anser detta vara en riktig princip. Beslut om hur den lokala och regionala trafiken skall utformas fattas bäst av trafikhuvudmännen. Förslaget i motionerna att statsbidraget endast skall kunna användas för tågtrafik innebär ett brott mot principöverenskommelsen och skulle därmed i avsevärd utsträckning försvåra möjligheterna att föra över ansvaret för den lokala och regionala trafikförsörjningen på trafikhuvudmännen.

Med hänvisning till det anförda avstyrker utskottet motionsyrkandena om att statsbidrag endast skall utgå för tågtrafik.

Berörda trafikhuvudmän har beslutat att ersätta tågtrafiken med buss på sträckan Arvidsjaur—Jörn. Huvudmännen kommer att erhålla driftbidrag. Som utskottet redan anförts ankommer det på trafikhuvudmännen att avgöra valet av färdmedel då de övertar trafikansvaret. Motion T546 (vpk) avstyrks därför i denna del.

I motionerna T208 (vpk), T532 (mp) och T557 (mp) yrkas att driftbidrag också bör utgå till länsjärnvägar där persontrafiken var nedlagd år 1988 under förutsättning att *länstrafikhuvudmannen vill återuppta trafiken*. Enligt den sistnämnda motionen bör driftbidrag utgå åtminstone till återupptagen trafik på elektrifierade banor.

Utskottet är inte berett att förorda att anslaget skall få användas på det sätt som föreslås i motionerna. Motionsyrkandena avstyrks därför av utskottet.

Enligt motion T237 (s) finns det inga garantier för att staten ekonomiskt kommer att garantera en fortsatt regional trafik på stomnätet. Detta skulle för Värmlands del kunna innebära att trafiken på den relativt passagerarsvaga länsjärnvägen Kil—Torsby finns kvar, medan trafiken på den betydligt mer utnyttjade stombanan Charlottenberg—Kristinehamn ersätts av busstrafik. Den inkonsekvens som enligt motionärernas uppfattning ligger i nuvarande bestämmelser bör leda till en översyn av reglerna av statens köp av samhällsekonomiskt motiverad järnvägstrafik.

I motion T562 (m) yrkas att ett *driftbidrag i likhet med det som finns för länsjärnvägar införs för lokal och regional tågtrafik på stomjärnvägar*.

Den tidigare refererade principöverenskommelsen innebär att bidrag till trafikhuvudmännen utgår om de tar över ansvaret för trafikförsörjningen på länsjärnvägarna. För lokal och regional trafik på stomjärnvägarna utgår inget bidrag. Bakom överenskommelsen står bl.a. Svenska lokaltrafikföreningen som företrädare trafikhuvudmännen.

Utskottet menar att förutsättningar skapats för trafikhuvudmännen att under rimliga ekonomiska villkor ta över ansvaret för den lokala och regionala tågtrafiken. Utskottet förutsätter att den i motionerna aktualiserade frågan kommer att övervägas i samband med den av regeringen aviserade översynen av förhandlingsordningen för köp av interregional persontrafik på järnväg. Enligt utskottets mening finns det nu inget skäl för riksdagen att besluta om ytterligare bidrag. Med hänvisning till det anförda avstyrks de nu behandlade motionsyrkandena.

I motion T231 (fp) framhålls att staten även framgent måste gå in med *ekonomiska medel för fortsatt drift av tågtrafik på länsjärnvägar* och för sovvnstrafik upp till övre Norrland.

Den tidigare refererade principöverenskommelsen innebär att överenskommelser skall träffas mellan transportrådet och trafikhuvudmännen om ersättning, då trafikhuvudmannen övertar ansvaret för trafikförsörjningen på en viss angiven sträcka. Självfallet måste staten utbeta- la ersättning under hela den tid som överenskommelsen gäller. Utskot- tet avstyrker motionen i denna del.

5 Hemställan

Utskottet hemställer

1. beträffande *köp av interregional persontrafik*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1989/90:T203 yrkande 3, 1989/90:T218 yrkande 1, 1989/90:T225 yrkande 3, 1989/90:T227 yrkande 5, 1989/90:T231 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T236 yrkande 3, 1989/90:T249 yrkande 5, 1989/90:T252 yrkande 6, 1989/90:T319 yrkande 3, 1989/90:T502 yrkande 4, 1989/90:T504 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T514 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T521 i denna del, 1989/90:T532 yrkande 3, 1989/90:T539 yrkande 1, 1989/90:T546 yrkande 5, 1989/90:T547 yrkandena 7 och 8, 1989/90:T548 yrkande 1, 1989/90:T558 yrkande 2 samt 1989/90:T562 i denna del till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 618 000 000 kr.,

res. 1 (c)

res. 2 (vpk)

res. 3 (mp)

2. beträffande *ny handläggningsordning och kostnadsram för 1991/92*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag och med avslag på motionerna 1989/90:T227 yrkandena 1, 2 och 4, 1989/90:T511, 1989/90:T528 yrkande 2 samt 1989/90:T532 yrkan- de 12,

a) godkänner en kostnadsnivå för anslaget H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg på 618 000 000 kr. för budgetåret 1991/92,

b) lämnar utan erinran vad som i propositionen anförts om en förändrad handläggningsordning för köp av interregional persontrafik,

res. 4 (c)

res. 5 (vpk)

res. 6 (mp)

3. *beträffande konkurrens på stomnätet*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T252 yrkande 8, 1989/90:T517, 1989/90:T520 och 1989/90:T532 yrkande 17,

res. 7 (m, fp)

4. *beträffande ersättning till trafikhuvudmännen*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag till *Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 103 500 000 kr.,

5. *beträffande bemyndigande att omfördela medel mellan anslag*

att riksdagen med bifall till regeringens förslag bemyndigar regeringen att för budgetåret 1990/91 vid behov omfördela medel mellan anslagen H6. Köp av interregional persontrafik på järnväg och H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på järnväg,

6. *beträffande bidrag endast för tågtrafik m.m.*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T225 yrkande 4, 1989/90:T504 yrkande 3 och 1989/90:T546 yrkande 2,

res. 8 (c, vpk, mp)

7. *beträffande bidrag för återupptagen tågtrafik*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T208 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T532 yrkande 14 och 1989/90:T557 yrkandena 2 och 3,

res. 9 (c, vpk, mp)

8. *beträffande bidrag till tågtrafik på stomnätet*

att riksdagen avslår motionerna 1989/90:T237 yrkande 1 och 1989/90:T562 i denna del,

9. *beträffande ekonomiskt stöd för fortsatt drift av tågtrafik på länsjärnvägar*

att riksdagen avslår motion 1989/90:T231 yrkande 9 i denna del.

Stockholm den 20 mars 1990

På trafikutskottets vägnar

Birger Rosqvist

Närvarande: Birger Rosqvist (s), Rolf Clarkson (m), Ove Karlsson (s), Kenth Skårvik (fp), Elving Andersson (c), Sven-Gösta Signell (s), Görel Bohlin (m), Margit Sandéhn (s), Sten Andersson i Malmö (m), Hugo Bergdahl (fp), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk), Roy Ottosson (mp), Jarl Lander (s), Yngve Wernersson (s), Anneli Hulthén (s) och Bo Nilsson.

Reservationer

1. Köp av interregional persontrafik (mom. 1)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "På stomnätet" och på s. 8 slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T225 (c) att huvuddelen av den interregionala persontrafik som bedrivs i dag bör bibehållas. Riksdagen bör därför under anslaget Köp av interregional persontrafik på järnväg anvisa 758 milj.kr. eller 140 milj.kr. utöver regeringens förslag. Vilken trafik som därvid kan upphandlas finns redovisad i motionen.

Utskottets ställningstagande innebär att motion T225 (c) tillstyrks i denna del, medan yrkandena om ännu högre anslag i motionerna T227 (vpk), T249 (mp), T252 (mp) och T532 (mp) till en del blir tillgodosedda. Samtliga övriga motionsyrkanden om bibehållen trafik m.m. på olika bandelar blir tillgodosedda.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande *köp av interregional persontrafik*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T225 yrkande 3 och med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T203 yrkande 3, 1989/90:T218 yrkande 1, 1989/90:T227 yrkande 5, 1989/90:T231 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T236 yrkande 3, 1989/90:249 yrkande 5, 1989/90:T252 yrkande 6, 1989/90:T319 yrkande 3, 1989/90:T502 yrkande 4, 1989/90:T504 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T514 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T521 i denna del, 1989/90:T532 yrkande 3, 1989/90:T539 yrkande 1, 1989/90:T546 yrkande 5, 1989/90:T547 yrkandena 7 och 8, 1989/90:T548 yrkande 1, 1989/90:T558 yrkande 2 samt 1989/90:T562 i denna del till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 758 000 000 kr.,

2. Köp av interregional persontrafik (mom. 1)

1989/90:TU17

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "På stomnätet" och på s. 8 slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att riksdagen för köp av interregional persontrafik på stomnätet bör anvisa 968 milj.kr. eller 350 milj.kr. utöver regeringens förslag. Därmed kan regionalpolitiskt viktig trafik tryggas och utvecklas. Utrymme skapas för att bibehålla all nuvarande trafik samt för att återställa trafik som tidigare har lagts ned. Exempel på trafik som kan upphandlas finns redovisade i motionerna.

Utskottets ställningstagande innebär att motion T227 (vpk) tillstyrks i denna del medan syftet med yrkandena om högre anslag i motionerna T225 (c), T249 (mp), T252 (mp) och T532 (mp) till väsentlig del tillgodoses. Yrkandena i övriga motioner om bibehållen trafik på olika bandelar tillgodoses.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. beträffande köp av interregional persontrafik

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T227 yrkande 5 och med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T203 yrkande 3, 1989/90:T218 yrkande 1, 1989/90:T225 yrkande 3, 1989/90:T231 yrkande 9 i den del, 1989/90:T236 yrkande 3, 1989/90:T249 yrkande 5, 1989/90:T252 yrkande 6, 1989/90:T319 yrkande 3, 1989/90:T502 yrkande 4, 1989/90:T504 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T514 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T521 i denna del, 1989/90:T532 yrkande 3, 1989/90:T539 yrkande 1, 1989/90:T546 yrkande 5 1989/90:T547 yrkandena 7 och 8, 1989/90:T548 yrkande 1, 1989/90:T558 yrkande 2 samt 1989/90:T562 i denna del till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 968 000 000 kr.,

3. Köp av interregional persontrafik (mom. 1)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 7 som börjar med "På stomnätet" och på s. 8 slutar med "motionsyrkandena avstyrks" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att riksdagen för köp av interregional persontrafik på stomnätet bör anvisa 868 milj.kr. eller 250 milj.kr. utöver regeringens förslag. Därmed kan regionalpolitiskt viktig trafik tryggas och utvecklas. Utrymme skapas för att bibehålla all nuvarande trafik samt för att återställa trafik som tidigare har lagts ned. Exempel på trafik som kan upphandlas finns redovisade i motionerna.

Utskottets ställningstagande innebär att motionerna T249 (mp), T252 (mp) och T532 (mp) tillstyrks i denna del medan syftet med yrkandena

om högre anslag i motionerna T225 (c) och T227 (vpk) till väsentlig del tillgodoses. Yrkandena i övriga motioner om bibehållen trafik på olika bandelar tillgodoses.

dels att utskottets hemställan under 1 bort ha följande lydelse:

1. *beträffande köp av inierregional persontrafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T249 yrkande 5, 1989/90:T252 yrkande 6 och 1989/90:T532 yrkande 3 samt med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T203 yrkande 3, 1989/90:T218 yrkande 1, 1989/90:T225 yrkande 3, 1989/90:T227 yrkande 5, 1989/90:T231 yrkande 9 i denna del, 1989/90:T236 yrkande 3, 1989/90:T319 yrkande 3, 1989/90:T502 yrkande 4, 1989/90:T504 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T514 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T521 i denna del, 1989/90:T539 yrkande 1, 1989/90:T546 yrkande 5, 1989/90:T547 yrkandena 7 och 8, 1989/90:T548 yrkande 1, 1989/90:T558 yrkande 2 samt 1989/90:T562 i denna del till *Köp av interregional persontrafik på järnväg* för budgetåret 1990/91 anvisar ett reservationsanslag på 868 000 000 kr.,

4. Ny handläggningsordning och kostnadsram för 1991/92 (mom. 2)

Elving Andersson och Rune Thorén (båda c) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "budgetåret 1991/92" bort ha följande lydelse:

Ett enigt trafikutskott riktade våren 1989 stark kritik mot den gällande handläggningsordningen för upphandling av interregional persontrafik på järnväg. Det är därför enligt utskottets mening bra att regeringen har för avsikt att göra en översyn av denna handläggningsordning. Utskottet förutsätter att översynen resulterar i ett förslag som står i överensstämmelse med den inriktning som utskottet angivit i sitt betänkande 1988/89:TU16.

Innan översynen är klar anser utskottet att riksdagen inte bör lägga fast planeringsramar för den framtida upphandlingen. Utskottet avstyrker därför den i propositionen föreslagna planeringsramen — 618 milj.kr. — för budgetåret 1991/92. Redan nu vill utskottet markera att denna ram är för liten. Som en riktpunkt för upphandlingen bör gälla den nivå som anges i motion T225 (c).

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosedda, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. *beträffande ny handläggningsordning och kostnadsram för 1991/92*

att riksdagen med anledning av regeringens förslag och motionerna 1989/90:T227 yrkandena 1, 2 och 4, 1989/90:T511, 1989/90:T528 yrkande 2 samt 1989/90:T532 yrkande 12 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

5. Ny handläggningsordning och kostnadsram för 1991/92 (mom. 2)

1989/90:TU17

Viola Claesson (vpk) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "budgetåret 1991/92" bort ha följande lydelse:

Transportrådet har vid sina förhandlingar om upphandling av interregional persontrafik på järnväg under trafikåret 1990 utgått från en kostnadsram på 618 milj.kr. utan att vare sig riksdag eller regering angivit en sådan ram. Detta är enligt utskottets mening det tydligaste exemplet på att den nu gällande handläggningsordningen radikalt måste förändras.

Utskottet anser att en utgångspunkt för en ny handläggningsordning måste vara att staten har det ekonomiska ansvaret för den interregionala tågtrafiken och för infrastrukturen.

Transportrådets försök att uppnå trepartslösningar mellan staten, SJ och berörda trafikhuvudmän bygger på att rådet förhandlar på trafikhuvudmännens vägnar. Enligt utskottets mening kan huvudmännen inte ha ett förhandlingsombud — transportrådet — som är både medpart och motpart.

Utskottet anser vidare att riksdagen inte bör lägga fast en planeringsram för den kommande upphandlingen innan den nya förhandlingen är genomförd. Nivån på en framtida planeringsram måste ligga väsentligt över den av regeringen föreslagna. Inriktningen bör vara den nivå som anges i motion T227 (vpk).

Vad utskottet nu anfört, vilket av riksdagen bör ges regeringen till känna, innebär att motion T227 (vpk) tillstyrks i denna del, regeringens förslag avstyrks och syftet med övriga motionsyrkanden till väsentlig del blir tillgodosett.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *ny handläggningsordning och kostnadsram för 1991/92*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T227 yrkandena 1, 2 och 4, med anledning av motionerna 1989/90:T511, 1989/90:T528 yrkande 2 och 1989/90:T532 yrkande 12 samt med avslag på regeringens förslag som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

6. Ny handläggningsordning och kostnadsram för 1991/92 (mom. 2)

Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 9 som börjar med "Utskottet, som" och slutar med "budgetåret 1991/92" bort ha följande lydelse:

Utskottet delar den uppfattning som framförs i motion T532 (mp) att den nu gällande förhandlingsordningen har allvarliga brister. Upphandlingen har hittills gjorts långt innan riksdagen har beslutat om anslaget. I praktiken har riksdagen därigenom undandragits möjlighe-

ten att påverka upphandlingen. För att komma till rätta med dessa brister behöver mer radikala ändringar göras än som antyds i propositionen.

Utskottet anser vidare att riksdagen inte bör fastställa någon planeringsram för den framtida upphandlingen innan den nya förhandlingsordningen är genomförd. Utskottet vill dock framhålla att inriktningen bör vara den nivå som anges i motion T532 (mp), dvs. 250 milj.kr. över den av regeringen föreslagna ramen.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T532 (mp) tillstyrks i denna del, syftet med övriga motionsyrkanden till väsentlig del tillgodoses samt regeringens förslag avstyrks, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 2 bort ha följande lydelse:

2. beträffande *ny handläggningsordning och kostnadsram för 1991/92*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T532 yrkande 12, med anledning av motionerna 1989/90:T227 yrkandena 1, 2 och 4, 1989/90:T511 och 1989/90:T528 yrkande 2 samt med avslag på regeringens förslag som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

7. Konkurrens på stomnätet (mom. 3)

Rolf Clarkson (m), Kenth Skårvik (fp), Görel Bohlin (m), Sten Andersson i Malmö (m) och Hugo Bergdahl (fp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 10 som börjar med "Riksdagen har" och slutar med "avstyrks därför" bort ha följande lydelse:

Utskottet anser att det är angeläget att bryta SJ:s monopolställning på stomnätet. Konkurrens på stomnätet skulle enligt utskottets mening bidra till att öka effektiviteten och höja kvalitén på resandet.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att syftet med de nu behandlade motionsyrkandena till väsentlig del blir tillgodosett, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 3 bort ha följande lydelse:

3. beträffande *konkurrens på stomnätet*

att riksdagen med anledning av motionerna 1989/90:T252 yrkande 8, 1989/90:T517, 1989/90:T520 och 1989/90:T532 yrkande 17 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

8. Bidrag endast för tågtrafik m.m. (mom. 6)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Den ovan" och slutar med "denna del" bort ha följande lydelse:

Utskottet tillstyrker yrkandet i motion T225 (c) att anslaget H7. Ersättning till trafikhuvudmännen för köp av viss persontrafik på

järnväg endast skall få användas för bidrag till tågtrafik. Utskottet kan således inte acceptera att anslaget används för att lägga ner tågtrafik och ersätta denna med bussar.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motion T504 i allt väsentligt blir tillgodosedd i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna. Utskottets ställningstagande torde vidare innebära att förutsättningar skapas för att rädda tågtrafiken på sträckan Arvidsjaur—Jörn.

dels att utskottets hemställan under 6 bort ha följande lydelse:

6. beträffande *bidrag endast för tågtrafik m.m.*

att riksdagen med bifall till motion 1989/90:T225 yrkande 4 samt med anledning av motionerna 1989/90:T504 yrkande 3 och 1989/90:T546 yrkande 2 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

9. Bidrag för återupptagen tågtrafik (mom. 7)

Elving Andersson (c), Rune Thorén (c), Viola Claesson (vpk) och Roy Ottosson (mp) anser

dels att den del av utskottets yttrande på s. 11 som börjar med "Utskottet är" och slutar med "av utskottet" bort ha följande lydelse:

Det nuvarande bidragssystemet innebär att driftbidrag inte kan utgå till de banor som miste sin reguljära trafik före år 1988. Ett antal bandelar, i vissa fall t.o.m. elektrifierade, ställs därmed utan möjligheter att återuppta trafiken med hjälp av driftbidrag. Dellenbanan är ett exempel på en sådan bana.

Utskottet anser att bidragssystemet bör förändras så att trafikhuvudman som vill återuppta persontrafik på länsjärnväg som inte hade sådan trafik 1988 bör erhålla rätt till bidrag.

Vad utskottet nu anfört, vilket innebär att motionerna tillstyrks i denna del, bör av riksdagen ges regeringen till känna.

dels att utskottets hemställan under 7 bort ha följande lydelse:

7. beträffande *bidrag för återupptagen tågtrafik*

att riksdagen med bifall till motionerna 1989/90:T208 yrkande 1 i denna del, 1989/90:T532 yrkande 14 och 1989/90:T557 yrkandena 2 och 3 som sin mening ger regeringen till känna vad utskottet anfört,

Särskilt yttrande

Bidrag till tågtrafik på stomnätet (mom. 8)

Roy Ottosson (mp) anför:

I motion T237 (s) påpekas att länstrafikhuvudmännen har visat en högre ambitionsnivå än staten när det gäller att bedriva persontrafik på järnväg. Det beror främst på att anslaget till köp av persontrafik är

alltför snålt tilltaget. Det räcker således inte, som såväl motionären som utskottsmajoriteten skriver, att se över reglerna för statens köp eller förhandlingsordningen. Anslaget måste först höjas.

1989/90:TU17