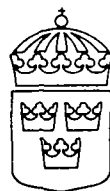


Regeringens proposition

1994/95:73



Köp av interregional persontrafik på järnväg
m.m.

Prop.
1994/95:73

Regeringen överlämnar denna proposition till riksdagen.

Stockholm den 27 oktober 1994

Ingvar Carlsson

Ines Uusmann
(Kommunikationsdepartementet)

Propositionens huvudsakliga innehåll

I propositionen föreslås att regeringen bemyndigas att köpa interregional persontrafik på järnväg inom en kostnadsram av 438 miljoner kronor för budgetåret 1995/96. Det innebär en oförändrad medelsram för den upphandlade järnvägstrafiken jämfört med föregående år. Av anslaget skall en miljon kronor utbetalas i bidrag till kommittén (K 1992:02) Förhandlare för statens köp av persontrafik på järnväg m.m. för administrativt arbete. Inom ramen för anslaget skall, liksom tidigare, ersättning till Statens järnvägar (SJ) för vissa gemensamma funktioner för länsjärnvägarna under budgetåret 1995/96 utges av staten med 58 miljoner kronor. Regeringen föreslår att staten för budgetåret 1995/96 upphandlar trafik på Mittlinjen i form av ett bidrag på 10 miljoner kronor av det totala anslaget till Mittlinjen (Östersund–Sundsvall) för att säkerställa trafikens fortbestånd. Såvitt avser nattågstrafiken på övre Norrland och västra Jämtland föreslår regeringen en fortsatt upphandling av föregående års trafikutbud.

1	Förslag till riksdagsbeslut	3
2	Bakgrund	3
3	Köp av interregional persontrafik på järnväg	3
4	Nattågstrafiken	11
	Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 oktober 1994	15

Regeringen föreslår att riksdagen

godkänner vad regeringen anför om upphandlingen av interregional persontrafik på järnväg för trafikåret 1995 och inför trafikåret 1996.

2 Bakgrund

Från sjätte huvudtitelns reservationsanslag Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. finansieras sådan persontrafik som är regionalpolitiskt angelägen men som inte kan drivas på företagsekonomiska villkor. Anslaget disponeras även för ersättning till Statens järnvägar (SJ) för vissa gemensamma funktioner på länsjärnvägarna och för ersättning till kommittén (K 1991:02) Förhandlare för statens köp av persontrafik på järnväg m.m. för administrativa kostnader. Vidare disponeras anslaget för drifts- och investeringsbidrag till Inlandsbanan Aktiebolag (IBAB). Därutöver skall statens kostnader för köp av flygtrafik mellan Östersund och Umeå belasta anslaget.

I tilläggsdirektiv (dir. 1994:46) till kommittén (K 1991:02) Förhandlare för statens köp av persontrafik på järnväg m.m. har regeringen lämnat i uppdrag till förhandlaren att inför trafikåret 1995 inkomma med en samlad översyn av nattågstrafiken i Sverige. Förhandlaren inkom den 30 augusti 1994 med utredningen om nattågstrafiken i Sverige.

3 Köp av interregional persontrafik på järnväg

Regeringens förslag:

- Regeringen bemyndigas att köpa interregional persontrafik på järnväg inom en kostnadsram av 379 miljoner kronor för budgetåret 1995/96 varav 10 miljoner kronor skall användas till upphandling för trafik på Mittlinjen (Östersund-Sundsvall) i form av ett bidrag för budgetåret 1995/96.
- Regeringen bemyndigas att ersätta Statens järnvägar (SJ) för vissa gemensamma funktioner för länsjärnvägarna med 58 miljoner kronor för budgetåret 1995/96.
- Regeringen bemyndigas att utbetala ett administrativt bidrag till kommittén motsvarande en miljon kronor.
- Utgångspunkten för förhandlingarna inför trafikåret 1996 är det trafikutbud och de medel som riksdagen beslutar om för trafikåret 1995.

Bakgrund: Ansvaret för förhandlingar om och administrationen av statens köp av interregional persontrafik på järnväg överfördes den 1 juli 1991 i enlighet med direktiv (dir. 1991:23) till kommittén (K 1991:02) Förhandlare för statens köp av persontrafik på järnväg m.m. Enligt tilläggsdirektiv till kommittén (dir. 1992:79) skall upphandlingen ske i konkurrens mellan olika järnvägsföretag. Trafiken kan vidare upphandlas på perioder upp till fem år. Vid förhandlingar om mer långsiktiga avtal kan förhandlaren välja att föreslå upphandling av rullande materiel i stället för upphandling av trafik. Förhandlaren ges, enligt tilläggsdirektiv (dir. 1994:46), en större möjlighet att på konkurrensneutrala villkor ställa rullande materiel och gemensamma funktioner till olika operatörers förfogande. I direktivet ingår också att förhandlaren inför trafikåret 1995 skall göra en samlad översyn av nattågstrafiken. Vidare skall förhandlaren för trafikrelationer som har höga kostnader i förhållande till regionalpolitisk nytta redovisa kostnaden för köp av annan persontrafik.

Statens kostnad för köp av persontrafik minskade med närmare 20 % (från 548 miljoner kronor budgetåret 1992/93 till 446 miljoner kronor budgetåret 1993/94) det första året trafiken upphandlades i konkurrens. Långsiktiga avtal (trafikåren 1993–1997) avseende trafiken i Bergslagen (Borlänge–Mora, Gävle–Borlänge–Hallsberg och Gävle–Avesta/Krylbo–Hallsberg) samt på Herrljungabanan (Uddevalla–Herrljunga–Borås) tecknades med SJ, som för övrigt erhöll all trafik i upphandlingen för trafikåret 1993.

Upphandlingen av persontrafik för trafikåret 1994 innebar att all trafik upphandlades av SJ. Långsiktiga avtal (trafikåren 1994–1998) slöts på sträckorna Västerås–Katrineholm, Örebro–Mjölby, Nässjö–Falköping–Skövde och Kalmar/Karlskrona–Alvesta–Göteborg. Statens kostnad för köp av persontrafik minskade detta år med ytterligare 9 miljoner kronor.

Utgångspunkten för förhandlingarna inför trafikåret 1995 har, enligt tilläggsdirektiv till kommittén (dir. 1994:46), varit det trafikutbud och de medel som riksdagen beslutat om inför 1994 års trafikår. Inför trafikåret 1994 ingicks ett långsiktigt avtal bl.a. på sträckan Nässjö–Falköping–Skövde. Förhandlaren ges i tilläggsdirektiven möjlighet att inför trafikåret 1995 omförhandla trafiken på sträckan i konkurrens trafikåren 1995–1999. Utgångspunkten för denna upphandling skall vara det trafikutbud som finns i det femåriga avtal som ingåtts med SJ.

Kommittén inkom den 30 augusti i år med förslag till regeringen om upphandling av persontrafik för trafikåret 1995. Förslaget innebär att statens köp av trafik uppgår till 402 miljoner kronor under budgetåret 1995/96. I beloppet ingår inte administrativa kostnader för kommitténs arbete med en miljon kronor. Kommittén pekar, i sin utredning, på att riksdagsbeslutet om avreglering av järnvägstrafiken innebär att ansvaret för ersättningen till SJ för gemensamma funktioner skall föras över till tillsynsmyndigheten fr.o.m. budgetåret 1995/96. Det åligger dock förhandlaren att, enligt direktiven till kommittén för trafikåret 1995, förhandla fram en ersättning till SJ för gemensamma funktioner. Ersättningen skall redovisas separat till regeringen och ingår således inte

inom ramen för statens köp av trafik under trafikåret 1995. Därmed föreslår kommittén en oförändrad ersättning till SJ för vissa gemensamma funktioner för länsjärnvägarna för trafikåret 1995 på 58 miljoner kronor. Sammantaget föreslår kommittén att staten upphandlar trafik för 460 miljoner kronor för trafikåret 1995, vilket är 23 miljoner kronor mer än föregående års upphandling.

Kommitténs förslag till upphandling innebär att all trafik upphandlas av SJ för trafikåret 1995. Förhandlaren bedömer att en omförhandling av det långsiktiga avtalet med SJ på sträckan Nässjö-Falköping-Skövde inte kommer att leda till minskade kostnader för staten. En omförhandling skulle, enligt förhandlaren och trafikhuvudmännen i Jönköpings och Skaraborgs län, sannolikt störa den fortsatta marknadsintroduktionen av det nya trafiksystemet "Vättertåg", varför förhandlaren i samförstånd med trafikhuvudmännen valt att inte omförhandla det träffade femårsavtalet med SJ.

Kommitténs förslag innebär följande trafikutbud för trafikåret 1995 (1994 års trafikutbud anges inom parentes):

Sträcka	Antal tågpar per dag	Långa avtal
Övre Norrland inkl. Malmbanan	3 ¹ (2 ¹)	
Östersund-Storlien	4 (3)	
Östersund-Sundsvall	4 ² (0 ²)	
Borlänge-Mora	7 (7)	T93-97
Gävle-Borlänge-Hallsberg, dagtåg	4 (4)	T93-97
Gävle-Avesta/Krylbo-Hallsberg, dagtåg	4 (4)	T93-97
Västerås-Katrineholm	7 (7)	T94-98
Eskilstuna-Stockholm	2 ³ (2 ³)	
Mjölby-Örebro	7 (7)	T94-98
Karlstad-Charlottenberg	2 (2)	
Uddevalla-Herrljunga-Borås	6 (6)	T93-97
Nässjö-Falköping-Skövde	8 (8)	T94-98
Kalmar/Karlskrona-Alvesta-Göteborg	5 ⁴ (5 ⁴)	T94-98

¹ Ett tågpar tillkommer norr om Vännäs, ett tågpar Kiruna-Riksgränsen (Narvik) går endast under vintersport- och sommarsäsongerna.

² Engångsbidrag.

³ 15 dubbelturer med buss tillkommer.

⁴ Ytterligare 5 tågpar Kalmar/Karlskrona-Alvesta.

Med tågpar avses en tur- och returkörning med ett tågsätt. Det angivna trafikutbudet avser i princip trafik måndag-fredag. Vissa vecko-slutsvariationer förekommer. Lägre tågantal kan förekomma för del av tågplaneprodukten för nya trafiksystem som är under uppbyggnad.

Den upphandlade trafik som föreslås innebär en utökad trafik vad gäller nattågstrafiken på övre Norrland, Östersund-Storlien och Mittlinjen. Trafiken på Mittlinjen innebär ett kompletterande köp till den

trafik som upphandlades för trafikåret 1994. Upphandlingen på Mittlinjen skall göras med förbehåll att SJ kan teckna avtal med regionala intressenter som innebär fullkostnadstäckning för trafiken. Eskilstuna–Stockholm är ett kombinerat trafiksystem med tåg och buss. Förutom ett tågpar via Flen och ett via Västerås ingår 15 dubbelturer med buss.

Konkurrerande anbud har lämnats för nattågstrafiken på sträckan övre Norrland inkl. Malmbanan. Offerter har lämnats av Svensk Tågkonsult och SJ. Anbudet från Svensk Tågkonsult har av kommittén betraktats som ett idéutkast eftersom ingen detaljerad trafikledningsplan eller ekonomiska garantier lämnats för den offererade trafiken. Om intresse från staten hade funnits skulle konsulten därefter sökt samarbete med starka finansärer för att etablera sig på marknaden. Kommittén har, genom inhämtandet av uppgifter från SJ, beräknat statens merkostnader för en upphandling av Svensk Tågkonsult. En jämförande analys av anbuden visar dock att det privata alternativet inte är konkurrenskraftigt. För att genomföra en upphandling av Svensk Tågkonsult krävs betydligt mer tid för att utveckla projektet till en färdig produkt än vad som står till buds inom angivna tidsramen för uppdraget. Affärsmässigheten i det lämnade budet är därtill så osäkert att kommittén föreslår en total upphandling av SJ.

SJ har, mot bakgrund av att kritiken mot den försämrade trafikförsörjningen på övre Norrland varit kraftig, offererat ytterligare ett tågpar på sträckan Vännäs–Luleå. Kommittén delar SJ:s bedömning att utbudet norr om Vännäs bör utökas för att möta den växande efterfrågan och kraven på en acceptabel servicenivå för resenärerna. För att introducera den nya trafiklösningen på övre Norrland, som uteslutande består av ny vagnmateriel, föreslår kommittén att regeringen beviljar ett engångsbelopp på 11 miljoner kronor för trafikåret 1995 utöver ersättningen till SJ för innevarande år.

På sträckan Östersund–Storlien offererar SJ en utökad trafikproduktion till fyra tågpar. Utökningen sker med hänvisning till kapacitetsproblem. Merkostnaden för staten för utökningen på sträckan Östersund–Storlien uppgår till 3,5 miljoner kronor jämfört med innevarande år. På sträckan Karlstad–Charlottenberg offererar SJ en oförändrad trafik under trafikåret 1995. En uppräknig av statens ersättning sker med 0,5 miljoner kronor med hänsyn till inflationen.

Trafiken på Mittlinjen upprätthålls under en försöksperiod på tre år (trafikåren 1992–1994) enligt avtal mellan å ena sidan SJ och å andra sidan trafikhuvudmännen i Västernorrlands och Jämtlands län samt berörda länsstyrelser. Länsstyrelserna, som bidrar med totalt 22,5 miljoner kronor, har aviserat att bidraget kommer att dras in fr.o.m. trafikåret 1995. Trafiken på Mittlinjen, som i huvudsak är av lokal och regional karaktär, med tydliga inslag av interregionala resor, har utvecklats mycket gynnsamt och får numera uppfattas som väletablerad. Bortfallet av länsstyrelsernas bidrag innebär att SJ fortsättningsvis inte kan klara underskottet i trafiken. Staten bör under trafikåret 1995 upphandla trafik på Mittlinjen i form av ett begränsat bidrag på 10 miljoner kronor till trafiken. Ersättningen skall lämnas med förbehåll för att SJ kan teckna

avtal med regionala intressenter som innebär full kostnadstäckning för trafiken.

På grund av pågående ombyggnadsarbeten på Svealandsbanan upprätthålls järnvägstrafiken på sträckan Stockholm-Eskilstuna via Flen och Västerås med ett begränsat utbud av trafik. Avstängningen av järnvägstrafiken på banan och övergången till busstrafik innebär förlängd restid för resenärerna. För att kompensera försämringarna och samtidigt öka marknadsandelen för kollektivt resande genomförs en ökning av antalet bussförbindelser till totalt 22 dubbelturer. Kommitténs förslag innebär att staten köper totalt 15 tågbuspar. För att säkerställa entimmetrafiken utmed banan fram till trafikstart på Svealandsbanan år 1997, kommer betydande driftunderskott att behöva täckas. Med hänsyn till de speciella förhållandena som råder på banan under byggnadskedet föreslår kommittén att staten täcker viss del av driftunderskottet. Statens ersättning till SJ bör utgå med oförändrat belopp jämfört med innevarande trafikår dvs. 15 miljoner kronor.

Kommitténs preliminära överenskommelse med SJ innebär en förstärkt trafik på övre Norrland och Östersund-Storlien till en förmånlig kostnad för staten. Utbudet av trafik stärks framför allt på de sträckor där det under trafikåret 1994 förekommit kraftig kritik mot brister i trafikförsörjningen. SJ:s bud innebär en högre kostnad för staten jämfört med föregående trafikår 1994. Efter att en besparing har gjorts på två miljoner kronor på sträckan Kalmar/Karlskrona-Alvesta-Göteborg uppgår kostnadsökningen till 23 miljoner kronor dvs. 11 miljoner kronor för trafiken på övre Norrland, 3,5 miljoner kronor för sträckan Östersund-Storlien, en inflationsuppräknning av ersättningen till SJ för sträckan Karlstad-Charlottenberg med 0,5 miljoner kronor samt ett engångsbidrag på 10 miljoner kronor till Mittlinjen.

Som tidigare nämnts föreslår kommittén en oförändrad ersättning till SJ för vissa gemensamma funktioner för länsjárnvägarna för trafikåret 1995 på 58 miljoner kronor. Sedan år 1988 erhåller SJ ersättning för vissa gemensamma kostnader på länsjárnvägarna, främst trafikledningskostnader som utbetalas via anslaget Statens köp av interregional persontrafik på järnväg m.m. Ersättningen bygger på förhandlingar mellan staten och SJ. I riksdagsbeslutet (prop. 1993/94:166, bet. 1993/94:TU28, rskr. 1993/94:309) om avreglering av järnvägstrafiken anges att ansvaret för ersättningen till SJ för vissa gemensamma funktioner skall föras över till tillsynsmyndigheten fr.o.m. budgetåret 1995/96.

Enligt direktiven skall kommittén för trafikrelationer med höga kostnader i förhållande till regionalpolitisk nytta, vid sidan om avtalet, redovisa kostnaden för köp av annan persontrafik än järnvägstrafik. Bruttokostnaden för den upphandlade trafiken, som SJ redovisar, har beräknats till 0,30-0,35 kronor per platskilometer beroende på den typ av rullande materiel som utnyttjas i de olika trafiksystemen. Jämförbara kostnader för att köra långväga busstrafik med moderna turistbussar uppgår till 0,20-0,25 kronor per platskilometer. Det skulle således rent teoretiskt vara möjligt att uppnå en kostnadsbesparing på ungefär 30 % vid upphandling av busstrafik jämfört med järnvägstrafik.

Skälen för regeringens förslag: Kommitténs förslag till upphandling av persontrafik för trafikåret 1995 innebär en högre kostnad (23 miljoner kronor) för staten jämfört med trafikåret 1994. Antalet tågpar föreslås utökas i förhållande till trafikåret 1994 och delvis ny materiel införs på vissa sträckor.

Kommitténs förslag innebär samtidigt att all persontrafik som upphandlas av staten kommer att drivas av SJ. Vidare innebär förslaget att möjligheterna till att omförhandla det femåriga avtalet på sträckan Nässjö-Falköping-Skövde för trafikåren 1994-1998 inte utnyttjas då en omförhandling av avtalet med SJ inte kommer att leda till minskade kostnader för staten. Övriga flerårsavtal som redan finns med SJ om trafiken i Bergslagen, Herrljungabanan, Västerås-Katrineholm, Örebro-Mjölby och Kalmar/Karlskrona-Alvesta-Göteborg är inte föremål för upphandling förrän tidigast trafikåret 1997.

Regeringen anser att det inte finns ekonomiskt utrymme för ett utökad köp av olönsam persontrafik på järnväg. Statens köp av nattågstrafik på övre Norrland har under en följd av år reducerats, varför SJ tvingats genomföra rationaliseringar genom minskad trafik. Med hänsyn till de resandevolymer som för närvarande finns på övre Norrland är den under trafikåret 1994 upphandlade trafiken med två dubbelturer norr om Vännäs inte tillräcklig för att klara en acceptabel servicenivå. I den rådande situationen har därför SJ valt att utöka trafiken norr om Vännäs till tre dubbelturer. SJ har således på affärsmässiga grunder redan introducerat en utökad trafik utan ersättning från staten. Det är inte rimligt att staten i efterhand lämnar ett engångsbelopp för att introducera den nya trafiken.

SJ har på motsvarande sätt utökad trafiken på västra Jämtland, Östersund-Storlien, med ett tågpar. Denna förändring genomfördes i samband med tidtabellsskiftet för trafikåret 1994. Den utökade trafiken under innevarande trafikår sker således utan statlig ersättning. Det är regeringens bedömning att merkostnaden för den utökade nattågstrafiken får bäras av SJ. Upphandlingen skall ske inom ramen för föregående års köp.

Vad gäller trafiken på Mittlinjen är det från regionalpolitiska utgångspunkter motiverat att stödja denna trafik. Mittlinjen utgör en viktig förbindelselänk mellan högskoleorterna i Östersund och Sundsvall. Denna kommunikationslänk är därför av största regionalpolitiska betydelse för att stärka utvecklingen i mellersta Norrland. Frågan om fortsatt köp av trafik på Mittlinjen får prövas av förhandlaren i särskild ordning. Förhandlaren bör med utgångspunkt från en analys av trafikutvecklingen och regionens behov av stöd pröva en fortsatt statlig upphandling av trafiken på Mittlinjen.

Den hittills upphandlade trafiken på sträckan Karlstad-Charlottenberg har omfattat två dubbelturer i form av dagtåg. Denna sträcka ingår som en del i Stockholm-Oslo. Per definition är inte den upphandlade trafiken interregional. Den upphandlade delsträckan, i relationen Stockholm-Oslo, kan därför inte anses ha sådan regionalpolitisk betydelse att den fortsättningsvis bör upphandlas.

Ombyggnadsarbetet på Svealandsbanan gör att det råder mycket speciella förhållanden på sträckan Stockholm-Eskilstuna. Fram till trafikstart på banan år 1997, kommer betydande driftunderskott att behöva täckas. Regeringen anser att det är angeläget att en tillfredsställande trafikförsörjning kan upprätthållas på sträckan även under ombyggnadsperioden. Staten bör således ersätta SJ för delar av merkostnaderna under ombyggnadsskedet. Vidare anser regeringen att statens köp av trafik på sträckan, enligt kommitténs förslag, bör uppgå till en sammanlagd kostnad på 15 miljoner kronor.

Statens köp av interregional persontrafik på järnväg kommer enligt regeringens förslag att uppgå till 438 miljoner kronor för budgetåret 1995, vilket är inom ramen för det direktiv förhandlaren har fått. I förslaget ingår köp av trafik på Mittlinjen i form av ett bidrag på 10 miljoner kronor för budgetåret 1995/96 till trafiken på Mittlinjen.

Regeringen godkänner inte den preliminära överenskommelse som ingåtts mellan kommittén och SJ om trafik på det olönsamma nätet och är inte beredd att inför trafikåret 1995 föreslå ett utökat anslag med ytterligare 23 miljoner kronor till anslaget Förhandlare för statens köp av persontrafik på järnväg m.m.

Regeringens förslag innebär att följande trafikutbud för trafikåret 1995 upphandlas (1994 års trafikutbud anges inom parentes):

Sträcka	Antal tågpar per dag
Övre Norrland inkl. Malmbanan	2 ¹ (2 ¹)
Östersund-Storlien	3 (3)
Östersund-Sundsvall (Mittlinjen)	4 ² (0 ²)
Eskilstuna-Stockholm	2 ³ (2 ³)

¹ Ett tågpar tillkommer söder om Vännäs.

² Köp av trafik i form av ett bidrag för budgetåret 1995/96.

³ 15 dubbelturer med buss tillkommer.

Dessutom har staten inför trafikåret 1994 slutit långtidsavtal för sträckorna: Prop. 1994/95:73

Sträcka	Antal tågpar per dag	Långa avtal
Borlänge-Mora	7 (7)	T93-97
Gävle-Borlänge-Hallsberg, dagtåg	4 (4)	T93-97
Gävle-Avesta/Krylbo-Hallsberg, dagtåg	4 (4)	T93-97
Västerås-Katrineholm	7 (7)	T94-98
Mjölby-Örebro	7 (7)	T94-98
Uddevalla-Herrljunga-Borås	6 (6)	T93-97
Nässjö-Falköping-Skövde	8 (8)	T94-98
Kalmar/Karlskrona-Alvesta-Göteborg	5 ¹ (5 ¹)	T94-98

¹ Ytterligare 5 tågpar Kalmar/Karlskrona-Alvesta.

Förslaget innebär således att fyra sträckor upphandlas inför trafikåret 1995. De aktuella sträckorna är övre Norrland inkl. Malmbanan, Östersund-Storlien, Eskilstuna-Stockholm samt Mittlinjen. Övriga linjer är inte föremål för upphandling inför trafikåret 1995 då de är bundna av långsiktiga avtal t.o.m. åren 1997-1998. Staten väljer dessutom att inte upphandla sträckan Karlstad-Charlottenberg.

Utgångspunkten för förhandlingarna inför trafikåret 1996 är det trafikutbud och de medel som riksdagen beslutar om för trafikåret 1995. Förhandlaren skall bedöma behovet av att upphandla trafik på olika relationer. Inom ramen för denna bedömning bör olika trafikrelationer ställas mot varandra. Det är i detta sammanhang angeläget att understryka vikten av att SJ i god tid innan större neddragningar av trafik genomförs underrättar förhandlaren så att denne kan göra en bedömning av behovet av trafiken och ställa detta behov mot den upphandlade trafiken inom ramen för statens nuvarande köp.

Regeringen godkänner kommitténs förslag att inför förhandlingsomgången för köp av trafik under trafikåret 1996 skall upphandlingen även omfatta hela kalenderåret 1997. Förhandlingen skall således omfatta 18 kalendermånader för att på så sätt skapa överensstämmelse i tiden mellan statens köp och det nya statliga budgetåret, som träder i kraft fr.o.m. kalenderåret 1997.

I avvaktan på regeringens beslut angående införandet av en tillsynsmyndighet skall ersättningen till SJ för vissa gemensamma funktioner tills vidare utbetalas av kommittén.

Regeringens bedömning: Regeringen bedömer att för trafikåret 1995 föregående års utbud av nattågstrafik på övre Norrland och västra Jämtland bör upphandlas.

Bakgrund: Den 30 augusti avlämnade kommittén, enligt direktiv (dir. 1994:46) en samlad översyn av nattågstrafiken i Sverige. I rapporten analyseras förutsättningarna för att bedriva nattågstrafik i olika delar av landet, nattågstrafiken och dess konkurrensförutsättningar gentemot övriga transportslag och trafikens regionala betydelse. Inom ramen för uppdraget ingick också att bedöma vilka effekter satsningar på snabbtågstrafik och gränsöverskridande persontrafik får för nattågstrafiken i Sverige. Särskild uppmärksamhet har också ägnats åt behovet av ny rullande materiel.

Nattågstrafiken byggdes ut i ett historiskt skede, där det saknades alternativa färdssätt till persontransporter på järnväg. Nattågstrafiken har i dag utvecklats till en för Statens järnvägar (SJ) kostnadskrävande och förlustbringande verksamhet. I takt med en vikande efterfrågan och bristande betalningsvilja hos resenärerna har produktens attraktivitet minskat trots att kraftiga standardförbättringar skett.

Kommittén pekar på att nattågstrafiken har svåra lönsamhetsproblem, både på kort och lång sikt. Även kraftiga resandeökningar, vilka är svåra att åstadkomma då beläggningen är relativt god, ger inte tillräckliga förutsättningar för att skapa lönsamhet. För att bibehålla den nuvarande sovvagnstrafiken även under år 1995 föreligger ett investeringsbehov på 27 nya sovvagnar till en beräknad kostnad av ca 350 miljoner kronor. Investeringen skulle leda till högre kapitalkostnader och ännu sämre lönsamhet för nattågstrafiken. Nattågstrafiken genererar sammanlagt ett underskott på ca 140 miljoner kronor per trafikår.

Kommittén pekar vidare på att affärsresandet har marginell betydelse för nattågstrafiken som domineras av privatresenärer. Förutsättningarna för att skapa lönsamhet inom detta affärssegment är nära nog obefintliga, då den utökade X2000-trafiken skapar goda alternativ för affärsresenärer på de mest förlustdrabbade nattågslinjerna. För privatresenärer utgör utbudet av dagturer redan i dag ett bra alternativ. Nya och bättre bussystem utgör dessutom ett alternativ till privatresandet på nattåg.

I 1988 års trafikpolitiska beslut lades fast att staten skall fortsätta köpa sådan persontrafik på stornätet som är regionalpolitisk önskvärd men som inte kan komma till stånd på företagsekonomiska grunder. I detta åtagande ligger att staten skall upphandla sovvagnstrafiken på övre Norrland. Vidare skall särskilt beaktas behovet av interregionala förbindelser med landsdelar med svagt utvecklade rese-möjligheter. Utifrån 1988 års trafikpolitiska beslut har förhandlaren (tidigare Transportrådet) gjort den bedömningen, vid tidigare upphandlingar, att sovvagnstrafiken

på övre Norrland och västra Jämtland är av den karaktären att den bör upphandlas.

Med utgångspunkt från sovvagnstrafikens ekonomi och marknadsmässiga förutsättningar föreslår kommittén en fortsatt upphandling av sovvagnstrafiken på övre Norrland och västra Jämtland. Det är framför allt med hänsyn till avstånden och avsaknaden av realistiska alternativ till flygtrafiken som kommittén, av regionalpolitiska skäl, föreslår en fortsatt upphandling. Det är dock inte uteslutet att statens köp av sovvagnstrafiken på västra Jämtland på sikt skulle kunna upphöra vid en eventuell utbyggnad av X2000-trafiken.

Nattågstrafiken på sträckorna Stockholm-Kalmar/Malmö/Helsingborg och Stockholm-Sundsvall-Långsele finansieras som tidigare helt av SJ. Sträckorna bör av strategiska skäl bibehållas tills erfarenhet vunnits av etableringen av X2000-trafiken på sträckan Stockholm-Malmö/Sundsvall.

I det tidigare träffade flerårsavtalet om köp av trafik i Bergslagen ingår sträckan Gävle-Borlänge-Hallsberg. På denna sträcka upphandlar staten fyra tågpar i form av dagtåg under avtalsperioden T93-97. En statlig upphandling av nattågstrafiken skulle således innebära, enligt kommittén, att samhället köper hela utbudet på den aktuella sträckan, vilket inte står i rimlig proportion till banans regionalpolitiska betydelse och regionens trafikmässiga läge med ett i övrigt bra trafikutbud. Nattågstrafiken har svåra lönsamhetsproblem, både på kort och lång sikt. Kommittén konstaterar att nattågstrafiken på sträckan Gävle-Borlänge-Göteborg/Malmö drivs med underskott och förutsätter, om den skall fortsätta, en nyanskaffning av sovvagnar. Skall SJ fortsätta driva trafiken krävs att driftunderskottet kan täckas och bristen på sovvagnar kan lösas. Sovvagnskapaciteten i Sverige har på några år sjunkit. Kapaciteten har minskat bl.a. på grund av att vagnarna har blivit omoderna och därmed inte tjänliga. Därtill har kraven på asbestsanering av de äldre sovvagnsmaterielen resulterat i en minskad vagnpark. SJ måste därför göra en bedömning på vilka sträckor som det är mest angeläget att upprätthålla nattågstrafiken. Viktigt att framhålla i diskussionen om nattågstrafiken är att det den 1 januari 1995 inte kommer att finnas tillräckligt stort utbud av sovvagnar för att täcka innevarande års trafik.

Enligt kommitténs direktiv för trafikåret 1995 skall förhandlaren göra en samlad bedömning av eventuella behov av köp av nattågstrafik mellan bl.a. Gävle-Borlänge-Göteborg/Malmö. I sin bedömning skall kommittén främja samhällsekonomiskt viktiga avvägningar vid val av olika trafiklösningar, ta ställning till vilken alternativ trafikförsörjning som erbjuds i regionen samt bedöma kostnadseffektiviteten i de köp som görs. Med utgångspunkt från nattågstrafikens ekonomi och marknadsmässiga förutsättningar anser kommittén att trafiken Gävle-Borlänge-Göteborg/Malmö kan avvecklas från trafikåret 1994/95 på grund av dålig ekonomi och brist på sovvagnsmateriel.

Ett förslag till nytt nattågskoncept har lagts fram av Länsstyrelsen i Gävleborg med konsult hjälp. Förslaget innebär i korthet att ett helt nytt tågupplägg med nytt tågmateriel, vilket kan utnyttjas både dag och natt

tas fram. Förslaget förutsätter stora investeringar i ny materiel som kommer att kräva finansiellt stöd från staten i form av villkorslån.

Skälen för regeringens bedömning: För trafikåret 1994 upphandlade staten trafik för 379 miljoner kronor. Utgångspunkten för upphandlingen inför trafikåret 1995 har varit att upphandlingen inte skall överstiga föregående års köp. Staten skall alltså, för att hålla sig inom föregående års ram, upphandla trafik för 379 miljoner kronor för trafikåret 1995. Av dessa medel är 193 miljoner kronor redan låsta i långtidsavtal med SJ och 161 miljoner kronor avser sovvnagnstrafiken på övre Norrland och västra Jämtland. Därmed återstår 25 miljoner kronor för upphandling av övrig trafik.

Nattrafiken omsätter totalt ca 700 miljoner kronor per år och går med ett kraftigt underskott. SJ står dessutom inför beslut om en kraftig investering i nya vagnar, vilket är svårt att motivera ur lönsamhets- eller marknadsperspektiv. Natågstrafiken utvecklades i ett historiskt skede, då det saknades alternativa färd sätt till persontransporter på järnväg. I dag har natågstrafiken utvecklats till en för SJ kostnadskrävande och förlustbringande verksamhet. I takt med en vikande efterfrågan och bristande betalningsvilja hos resenärerna har produktens attraktivitet minskat trots att kraftiga standardförbättringar har skett t.ex. i form av nya sovvnagnar med dusch och nya liggvagnar. Detta innebär att det, trots försök till förbättringar och rationaliseringar, blir allt tydligare att denna trafik är olönsam och inte kan uppnå lönsamhet på sikt. Statliga engagemang, genom upphandling av natågstrafik, blir därmed långsiktiga åtaganden. Det finns inte heller något exempel på natågstrafik i Europa som bedrivs med lönsamhet. Tydligt är att denna kapitalintensiva verksamhet inte har möjlighet att betala igen de investeringar som krävs i ett skede där den gamla materielen inte längre går att använda. Ytterligare en anledning till att natågstrafiken inte kan bli lönsam på lång sikt är att omkostnaderna för personalen blir mycket högre under ett nattskift än under dagturen samt att det därmed är svårt att få själva driften att gå runt ekonomiskt. Ett annat perspektiv är att antalet platskilometer i en sovvnagn inte är jämförbart med en vanlig sittvagn.

Det är ur regionalpolitisk synvinkel av största vikt att natågstrafiken kan upprätthållas inom de regioner i Sverige där avstånden utgör ett problem för resenärerna och där dagtag inte är ett alternativ. Inte heller kan flygtrafiken i realiteten sägas vara ett realistiskt alternativ till tågtrafiken i dessa speciella regioner. Regeringen har därför gjort den bedömningen att natågstrafiken på övre Norrland samt på västra Jämtland skall upphandlas. Regeringens bedömning ligger också i linje med 1988 års trafikpolitiska beslut att staten skall fortsätta köpa sådan persontrafik på stornätet som är regionalpolitiskt önskvärd men som inte kan komma till stånd på företagsekonomiska grunder. Staten bör inte, med tanke på det statsfinansiella läget, komma i en situation där upphandlingen av natågstrafiken ständigt utökas. Det är således av vikt att staten i direktiven till förhandlaren är tydlig på vilken natågstrafik som skall upphandlas och hur bedömningen skall ske mellan olika sträckor.

När det gäller nattågstrafiken mellan Gävle och Göteborg/Malmö via Falun/Borlänge anser regeringen att denna sträcka inte skall upphandlas. Den viktigaste anledningen är att SJ:s sovvagnskapacitet inför trafikåret 1995 inte räcker till. Den 1 januari 1995 kommer den nuvarande dispensen för att köra med sovvagnar med asbest att upphöra, vilket innebär att SJ:s sovvagnspark minskar. SJ har inkommit till regeringen med en hemställan om en fortsatt dispens för att få utnyttja fordon med asbest i trafik fram till att sista fordonet tagits in på verkstad för sanering och upprustning. De vagnar som kommer att asbestsaneras skall sedan gå i trafik på övre Norrland och västra Jämtland där läget sedan förra året är akut. Asbestsaneringen löser således inte problemet med bristen på sovvagnar. För att lösa bristen på rullande materiel krävs nyinvesteringar. En upphandling av nattågstrafiken på sträckan Gävle-Göteborg/Malmö skulle innebära en nyinvestering i sovvagnar på minst 60 miljoner kronor. Investeringen skulle leda till att driftsunderskottet förstärks genom högre kapacitetskostnader. Därmed uppstår ett ännu större driftsunderskott som staten skulle tvingas upphandla. I statens köp av trafik i Bergslagen ingår fyra tågpar i form av dagtåg på sträckan Gävle-Borlänge-Hallsberg. En statlig upphandling av nattågstrafiken skulle således innebära att samhället köper hela utbudet på den aktuella sträckan. Regeringen delar kommitténs bedömning att detta inte står i rimlig proportion till banans regionalpolitiska betydelse och regionens trafikmässiga läge med ett i övrigt bra trafikutbud.

Till skillnad från nattågstrafiken på övre Norrland där avstånden och avsaknaden av i realiteten realistiska alternativ till flygtrafiken talar för en upphandling av trafiken, är avstånden på sträckan Gävle-Borlänge-Göteborg/Malmö tillnärmelsevis inte av den betydelse som på övre Norrland. På sträckan Gävle-Borlänge-Göteborg/Malmö är turtätheten för dagtåg relativt god.

Regeringen anser vidare att förslaget från Länsstyrelsen i Gävleborg inte är företagsekonomiskt försvarbart då nyinvesteringar på ca 400 miljoner kronor, enligt förslaget, är en förutsättning för fortsatt nattågstrafik mellan Gävle-Göteborg/Malmö.

Utdrag ur protokoll vid regeringssammanträde den 27 oktober 1994

Närvarande: statsministern Carlsson, ordförande, och statsråden Sahlin, Hjelm-Wallén, Peterson, Hellström, Thalén, Freivalds, Wallström, Persson, Tham, Schori, Blomberg, Heckscher, Hedborg, Andersson, Winberg, Uusmann, Nygren, Ulvskog, Sundström, Lindh, Johansson

Föredragande: statsrådet Uusmann

Regeringen beslutar proposition 1994/95:73 Köp av interregional persontrafik på järnväg m.m.

