

Ref KB 00

Nya Inlandsbanan

Ur KB:s samlingar

Digitaliserad år 2014



National Library
of Sweden

Inlandsbanekommitten

SOU

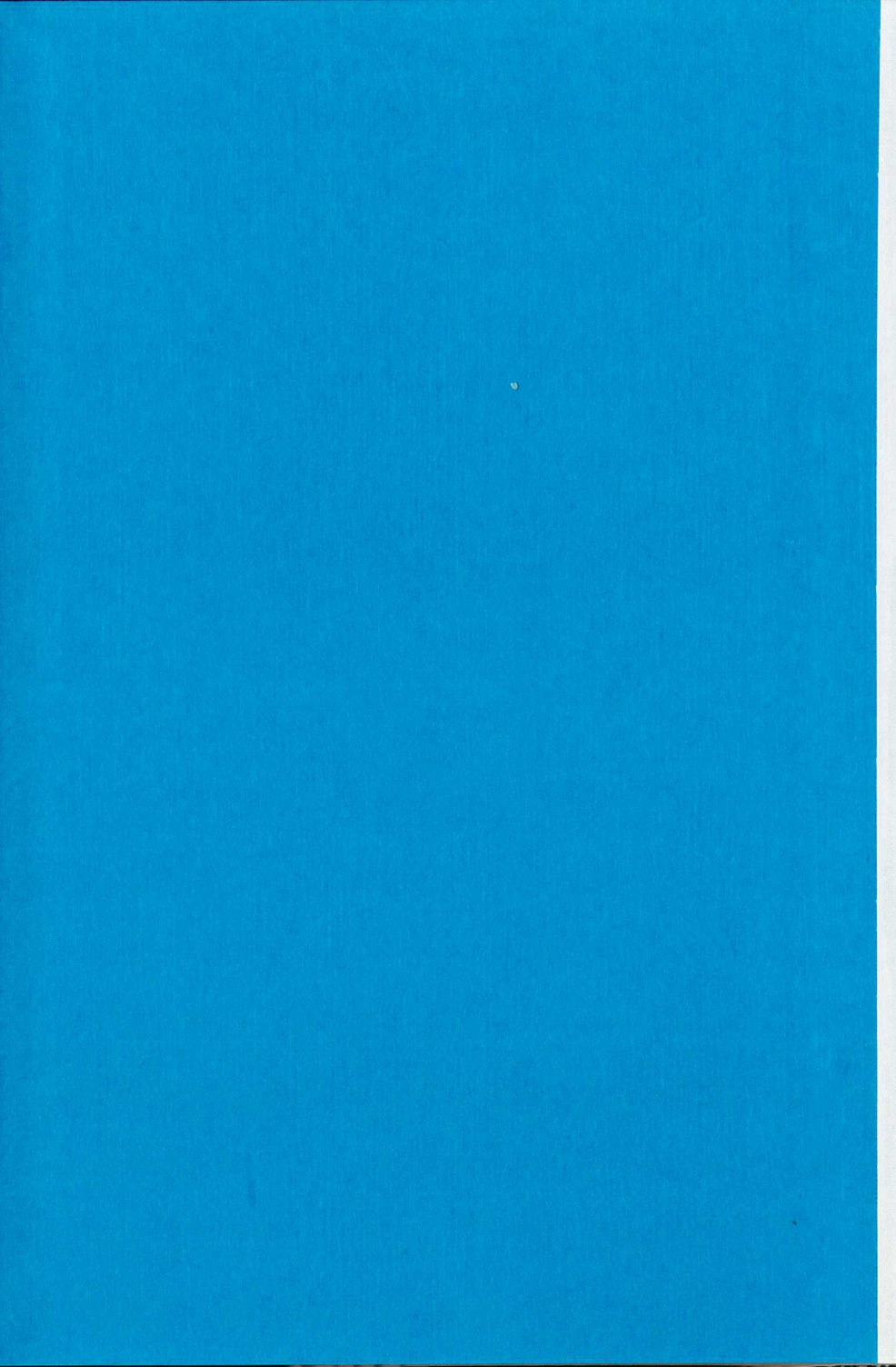
1992:32

Nya Inlandsbanan

Betänkande av
inlandsbanekommittén

SOU

1992:32





Statens offentliga utredningar
1992:32
Kommunikationsdepartementet

Nya Inlandsbanan

Betänkande av inlandsbanekommittén
Stockholm 1992

SOU och Ds kan köpas från Allmänna Förlaget, som också på uppdrag av regeringskansliets förvaltningskontor ombesörjer remissutsändningar av dessa publikationer.

Adress: Allmänna Förlaget
Kundtjänst
106 47 Stockholm
Tel 08/739 96 30
Telefax: 08/739 95 48

Publikationerna kan också köpas i Informationsbokhandeln, Malm Morgsgatan 5, Stockholm.

REGERINGSKANSLIETS
OFFSETCENTRAL
Stockholm 1992

ISBN 91-38-13027-0
ISSN 0375-250X

INLANDSBANEKOMMITTÉN

Till statsrådet och chefen
för kommunikationsdepartementet

Utredning om Inlandsbanans framtid

Regeringen beslutade den 12 december 1991 att tillsätta en kommitté för att utreda Inlandsbanans framtid. Kommunikationsdepartementet utsåg undertecknade Ulf Björklund (ordförande), Yngve Lauritz och Per Söderberg som ledamöter. Sigrid Eriksdotter-Back förordnades att biträda kommittén i arbetet. På förslag av kommittén utsåg kommunikationsdepartementet därefter Staffan Bond att via Glesbygdsmyndigheten biträda med sekreteraruppgifter.

I enlighet med uppdraget överlämnar vi härmed bilagda rapport.

Stockholm i mars 1992

Ulf Björklund (ordf)

Yngve Lauritz

Per Söderberg

/ Staffan Bond

INNEHÅLL

	<u>Sid</u>
1 INLEDNING	7
1.1 Uppdraget	7
1.2 Bakgrund	7
1.3 Arbetets uppläggnig	10
2 DELANALYSER	12
2.1 Inlandets funktion och Inlandsbanans strategiska betydelse	12
2.2 Godstrafik	12
2.3 Turisttrafik	14
2.4 Persontrafik året runt	16
2.5 Affärskoncept och bolagsbildning	17
2.6 Banan	19
3 KOMMITTÉNS ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG	21
3.1 Inlandet och Inlandsbanan	21
3.2 Godstrafiken	23
3.3 Turisttrafiken	24
3.4 Persontrafiken året runt	25
3.5 Banan	25
3.6 Inlandsbanan AB	27
3.7 Inlösen av fordon och övrig utrustning	28
3.8 Kostnader för "Nya Inlandsbanan"	29
3.9 Avslutning	31
4 SAMMANFATTNING	33
BILAGOR	37
1 Kommittédirektiv 1991:115	
2 Inlandsbanan - delutredning regional funktion och samhällseffekter. Stellan Lundberg AB	
3 Godstrafik på Inlandsbanan - potentialer, trafikering, huvudmannaskap. Enar Jäderbrink AB och Envitrak AB	
4 Turisttrafik på Inlandsbanan? Anders Gustrin och Christer Magnusson	
5 Förslag till bolagsbildningar i samband med omstruktureringen på Inlandsbanan. Christer Magnusson	

1 INLEDNING

1.1 Uppdraget

Regeringen beslutade den 12 december 1991 att tillsätta en kommitté för att utreda Inlandsbanans framtid.

Enligt direktiven ska kommittén kartlägga förutsättningarna för persontrafik på Inlandsbanan och lämna förslag till hur den bör bedrivas. Kommittén ska främst behandla sommartrafiken men även studera förutsättningarna för viss året runt-trafik. Kommittén ska också belysa utvecklingsmöjligheter och lämpliga former för den framtida godstrafiken på banan samt pröva om en samordning mellan person- och godstrafiken kan ge bättre förutsättningar för persontrafiken.

Som förstahandslösning ska gälla att huvudmannskapet för trafiken och banan inte ska vara statligt. En utgångspunkt ska vara stor restriktivitet vad gäller statens ekonomiska engagemang.

Arbetet ska bedrivas i nära samråd med berörda intressenter. Kommittén bör pröva vilka organisatoriska former för en framtida trafik som bäst tar till vara de regionala intressenternas engagemang i banan.

Kommittédirektiven (1991:115) bifogas (bilaga 1).

1.2 Bakgrund

Banan

Hela den ursprungliga Inlandsbanan mellan Kristinehamn och Gällivare har en längd av ca 130 mil, sträckan Mora-Gällivare mäter drygt 105 mil. Den södra delen trafikeras idag med gods från Kristinehamn till Filipstad. På sträckan Filipstad-Mora förekommer ingen reguljär trafik. Sommaren

1992 kommer turisttrafik att gå ända från Kristinehamn till Gällivare, men då öster om Siljan, dvs. via Bergslagsbanan och Siljansbanan.

Mellan Mora och Gällivare, den sträcka som vi fått i uppdrag att utreda, berör Inlandsbanan 16 kommuner, varav ett par mer perifert. I dessa kommuner bor ungefär 200 000 invånare. Via Malmbanan finns anknypning till Kiruna och Narvik och via Siljansbanan till Borlänge och vidare ut på stombanenätet.

Tillsammans med Malmbanan har Inlandsbanan givits en särställning. Den betraktas vare sig som stomjärnväg eller länsjärnväg. Inlandsbanan är inte elektrifierad.

Mellan Mora och Gällivare förekommer godstrafik på ungefär halva banans längd. Godstrafik saknas på delsträckorna Sveg-Brunflo, Ulriksfors-Hoting, Dorotea-Vilhelmina samt norr om Arvidsjaur.

Banans standard varierar. Den upprustas för närvarande på godstrafiksträckorna, som därmed kommer att hålla en god standard. Tung trafik är möjlig på hela banan, fränsett sträckan Arvidsjaur-Gällivare, förutsatt smärre förbättringar och starkt reducerad hastighet på persontrafiksträckorna. Banans geometri är förhållandevis god med många långa raksträckor och med jämförelsevis liten andel kraftiga kurvor och stigningar.

Hastigheten är begränsad till 80 km/tim på merparten av banan. På vissa delsträckor är den ytterligare nedsatt. Norr om Östersund finns avsnitt med 100 km/tim som högsta tillåtna hastighet.

Trafiken

Fortsatt godstrafik på Inlandsbanan anses viktig. I riksdagens beslut om trafikpolitiken inför 90-talet framhålls även banans värde för turismen samt att den har ett "klart samhällsintresse och den bör därför finnas kvar".

Persontrafiken året runt har däremot ifrågasatts med tanke på det förhållandevis svaga underlag som finns för korta resor typ arbetspendling, skolresor och serviceresor och även för interregionalt resande.

Genom särskilt beslut i riksdagen bedrivs persontrafik på hela banan under ett s.k. rådrumsår, t.o.m. september 1992.

Utredningar och beslut

Efter riksdagens trafikpolitiska beslut 1988 tillkallade regeringen en särskild förhandlingsman med uppdrag att pröva hur trafiken på Inlandsbanan kunde utvecklas i former som främjade en ökad turisttrafik. Förhandlingsmannens slutsatser var att det inte fanns några förutsättningar för en fortsatt persontrafik. Som ett led i regeringens sparpaket i november 1990 ändrades tidigare beslut om oförändrad trafik. I den nya överenskommelse som slöts mellan Transportrådet (TPR) och SJ upphandlades ingen persontrafik på Inlandsbanan.

Regeringen gav därefter den 20 december 1990 TPR i uppdrag att redovisa ett förslag till ersättningstrafik på Inlandsbanan. Enligt uppdraget förutsattes trafikhuvudmannen ta över ansvaret för persontrafiken utmed banan för 36 miljoner kronor budgetåret 1991/92. Ett preliminärt avtal träffades som innebar ersättningstrafik med buss. Riksdagen godkände emellertid inte avtalet utan gav TPR ett nytt uppdrag med innebörden att erbjuda i första hand länstrafikhuvudmännen och i andra hand Inlandskommunernas Ekonomiska Förening (IEF) att trafikera banan.

Länstrafikföretagen avvisade erbjudandet. Inte heller IEF var beredd att ta över trafikansvaret på de villkor som TPR angav utifrån riksdagens beslut.

Regeringen godkände därefter den 18 april det i februari tecknade avtalet mellan TPR och trafikhuvudmännen. Avtalet innebar att den reguljära persontrafiken på Inlandsbanan skulle läggas ned från och med den 10 juni 1991.

Länsstyrelserna längs banan och därefter arbetsmarknadsutskottet tog emellertid initiativ till fortsatt drift av persontrafiken under sommaren 1991. Riksdagen gav regeringen till känna att det fanns skäl att med regionalpolitiska medel bidra till sommartrafiken på banan och regeringen gav därefter länsstyrelserna i de tre nordligaste länen ett klartecken. Turisttrafiken kunde därmed bedrivas mellan Östersund och Gällivare till den 15 september 1991. Därefter upphörde persontrafiken helt på banan.

Redan den 11 juli förordnade regeringen f.d. landshövdingen Curt Boström att göra en kartläggning av förutsättningarna för framtida sommartrafik på banan. Den 4 oktober uttalade den då nytilträdde regeringen i sin regeringsförklaring att trafiken på Inlandsbanan skulle fortsätta ytterligare ett år för att ge möjlighet att pröva banans framtid. Riksdagen anslog därefter 100 miljoner kronor för trafiken och banunderhållet fram till den 1 oktober 1992 och regeringen gav Curt Boström i uppdrag att förbereda trafiken under det så kallade rådrumsåret. Därefter anslog regeringen 53 miljoner kronor till SJ för trafiken och högst 45 miljoner kronor till Banverket för underhållet av persontrafiksträckorna. Någon samordning med länstrafikhuvudmännens busstrafik var inte möjlig.

Läget idag

Persontrafiken på Inlandsbanan bedrivs för närvarande parallellt med en väl utbyggd busstrafik. Antalet passagerare har varit begränsat sedan tågtrafiken återupptogs men närmar sig nu den tidigare volymen.

Sedan beslutet fattades om ett rådrumsår har förberedelser gjorts för turisttrafiken sommaren 1992. Förhandsbokningar av gruppresor mm är mångdubbelt fler än någonsin tidigare. Det tyder på en ökning av antalet resenärer jämfört med tidigare somrar.

1.3 Arbetets uppläggning

Vi har inriktat arbetet på att bedöma förutsättningarna för olika slags trafik på Inlandsbanan och utifrån detta hitta en helhetslösning för såväl trafikering som trafikledning och banskötsel.

Vi har sett det som vår uppgift att i första hand presentera en sammanhållen och realistisk idé för banans framtid. De detaljerade och slutgiltiga lösningarna måste komma fram ur förhandlingar mellan inblandade parter.

För att ge underlag till våra överväganden och förslag har vi anlitat en rad experter. Maria Gustavsson, Glesbygdsmyndigheten, Tommy Ottosson, SJ, och Göran Lindgren, IEF, har löpande biträtt oss i vårt arbete.

Stellan Lundberg AB har anlåtats för bl.a. en översiktlig beskrivning av Inlandets roll i den svenska samhällsekonomin och Inlandsbanans betydelse för Inlandet. Den redovisas i avsnitt 2.1 och i sin helhet i bilaga 2. Godstrafiken har behandlats av Enar Jäderbrink AB och Envitrak AB. Deras bedömning av den framtida godspotentialen redovisas i avsnitt 2.2 och bilaga 3. Den framtida turistpotentialen har studerats av Anders Gustrin och Christer Magnusson och redovisas i avsnitt 2.3 och bilaga 4. Underlaget för persontrafik året runt har behandlats mycket översiktligt av Enar Jäderbrink AB. Det har vidarebearbetats av Stellan Lundberg AB, som också redovisat alternativa uppläggningar av kombinerad turist- och reguljär året runt-trafik samt kostnads- och intäktsanalyser för dessa (avsnitt 2.4 och bilaga 2). Möjligheten att hitta ett affärskoncept för främst den framtida turisttrafiken har undersökts av Christer Magnusson. Det redovisas i avsnitt 2.5 och bilaga 5.

Vi har under arbetets gång haft kontakter och överläggningar med många intressenter, exempelvis berörda kommuner och länsstyrelser, fackliga företrädare för personalen längs banan samt SJ och Banverket.

2 DELANALYSER

2.1 Inlandets funktion och Inlandsbanans strategiska betydelse

Samhällsnyttan av satsningar i Inlandet och på Inlandsbanan ifrågasätts. Vi har låtit Stellan Lundberg AB göra vissa beräkningar av Inlandsbanelinje-kommunernas bidrag till samhällsekonomin. Här framgår att produktionsvärdet inom tillverkningsindustri, gruv- och mineralbrytning samt el uppgår till ca 20 miljarder kronor per år. Därtill kommer värdet av den skogsråvara som förädlas utanför regionen. Förädlingsvärdet per anställd inom industrin m.m. är högt jämfört med motsvarande verksamheter i landets kommuner i övrigt. Det var totalt ca 5,7 miljarder kronor år 1989. Nettoexporten till övriga Sverige av vattenkraft är betydande, ca 7 miljarder kronor per år. Omsättningen inom turismen uppgår till ca 5 miljarder kronor per år, med viss koncentration till vårvarmens skidturism.

Värdet av Inlandskommunernas infrastruktur bedöms ligga mellan 100 och 150 miljarder kronor (i återanskaffningsvärde).

Den slutsats som Stellan Lundberg AB drar av sin analys är att Inlandet har en produktiv industrisektor och att regionen lämnar ett avsevärt bidrag till den svenska samhällsekonomin. Samtidigt består regionen av många små, inbördes avskiljda och bristfälligt differentierade arbetsmarknader. En offensiv satsning på Inlandsbanan och även Inlandsvägen är därför av strategisk betydelse för Inlandets näringsliv och befolkning. Potentialer finns för ökning av både gods- och persontrafiken. Turismen bedöms som mycket utvecklingsbar och ett synnerligen viktigt komplement till regionens näringsliv i övrigt.

Stellan Lundberg AB:s samhällsanalys redovisas i sin helhet i bilaga 2 tillsammans med beskrivningen av olika tänkbara trafikeringsalternativ.

2.2 Godstrafik

Läget idag

Av Inlandsbanans drygt 105 mil mellan Mora och Gällivare är ca 50 mil trafikerade med gods, dvs. nära hälften. Godstrafiken utgörs av reguljär vagnslasttrafik, främst av sågat virke, samt så kallade systemtåg med

rundvirke, torv och flis. Sammantaget är det fråga om ungefär 37 000 vagnslaster per år. Visst styckegods fraktas med motorvagn, men merparten av detta går med buss. Den typen av gods behandlas inte här.

Godstrafiken på banan bedrivs av SJ Gods. Vagnarna förs snabbaste väg till tågbildningspunkter i stomlinjenätet via tvärbanorna. På en kort sträcka, Mora-Orsa, bedrivs godstrafik även av Dalatåg AB.

Godstrafiken utvecklas olika på olika delar av banan. På sträckan Mora-Sveg ökar transportererna av torv och rundvirke. På avsnitt norr om Östersund minskar däremot godsvolymen. Därmed "hotas" fler sträckor som godstrafiksträckor, vilket kan leda till att banunderhåll och investeringar ifrågasätts.

Potentialer

Den av Enar Jäderbrink AB och Envitrak AB genomförda godstrafikutredningen visar att det finns goda möjligheter att öka godstransporterna på Inlandsbanan. Den nuvarande volymen bedöms kunna ökas med upp till ca 15 000 vagnslaster/år, dvs. med 40%. Bedömningarna baseras på intervjuer med företag längs Inlandsbanan, dels befintliga kunder, dels nya kunder med gods lämpat för transport på Inlandsbanan. Hänsyn har tagits till att uttaget av skogsråvaror i norra Inlandet bedöms minska något. Den potential som en växande biobränslemarknad kan ge finns inte medräknad.

Förutsättningar bedöms finnas för godstrafik på praktiskt taget hela sträckan Mora-Arvidsjaur, dvs. ca 75% av banan. Norr därom är kundunderlaget alltför svagt.

SJ:s pågående omläggning av godstrafiken, där Vännäs och Långele slopas som tågbildningspunkter och en koncentration sker till Boden, Ånge och Borlänge, bedöms öka behovet av att styra godsflödena längs Inlandsbanan i stället för ut på tvärbanorna.

Utredarna anser att en ökning av trafikvolymen förutsätter bättre kundservice och mer konkurrenskraftiga priser än för närvarande och att detta i sin tur endast är möjligt om transportererna utförs av speciella operatörer för regional matartrafik, s.k. shortline-bolag. Vissa punktinsatser måste omgående göras för att öka bärigheten på banans persontrafikavsnitt och dessutom krävs investeringar i stickspår och lastningsanordningar.

Trafikering

Utredarna föreslår trafikering med ett dagligt godståg (M-F) Arvidsjaur-Östersund kompletterat med ytterligare ett (M-F) Strömsund-Östersund. Söder om Östersund föreslås en trafikering med ett dagligt godståg (M-F) Ytterhogdal-Sveg-Mora kompletterat med ytterligare två dagliga godståg (M-F) Sveg-Mora. (Ytterligare trafik finns Tallhed-Mora och Furudal-Orsa-Mora.)

2.3 Turisttrafik

Läget "idag"

De senaste somrarna har antalet turister som rest med Inlandsbanan uppgått till omkring 15 000. Stellan Lundberg AB har från olika källor ställt samman resandestatistik från 1989, som kan sägas vara ett normalt år och därmed en lämplig utgångspunkt. Enligt denna sammanställning är antalet sommarresenärer störst mellan Sveg och Strömsund, ca 400 resor per dag, och minst mellan Storuman och Arvidsjaur, ca 200 resor per dag. I dessa siffror ingår också den ordinarie persontrafiken. Resornas längd är i genomsnitt nära 50 mil.

Potentialer

Anders Gustrin och Christer Magnusson har undersökt intresset för Inlandsbanan på främst utlandsmarknaden genom kontakter med researrangörer, resebyråer m.fl.

När det gäller kunskapen om banan konstateras att den är tämligen okänd utanför Sverige. Inställningen är i vissa fall tveksam och ibland också negativ. Inlandsbanan anses bl.a. för profillös och enahanda och sakna verkliga attraktioner. Vidare är servicegraden och tillgängligheten för låg.

De positiva reaktionerna överväger emellertid klart. Potentialen bedöms som mycket stor. Turisterna vill ha alltmer upplevelser och teman, lärorika och meningsfulla ferier och de sätter värde på "exotism och genuin kultur".

Utredarnas slutsats är att en fortsatt turisttrafik av nuvarande slag knappast attraherar den stora utländska marknaden. Det krävs dels en förbättring av komforten och servicen på tågen, dels en utveckling av attraktionerna kring banan byggda på exotism och äventyr - genuint och med lokal färg. Därutöver krävs en betydligt ettrigare marknadsföring där produkten "paketeras" väl och görs enkel att nå och förstå.

Resan bör ske med riktiga och bekväma tåg med mat, dryck och personlig service; komfort på tåget - äventyr utanför. Tidtabellen bör turistanpassas med uppehåll på intressanta platser. Det bör finnas ett bra urval av boende längs banan och spännande, välordnade utfärder och arrangemang. Frihet i resandet är viktigt samtidigt som gruppresemarknaden vill ha färdiga paket.

Bra förbindelser med Mora och Östersund är nödvändigt. Inlandsbanan bör också kunna kopplas till Narvik, Hurtigrutten, Nordkap, Trondheim m.m.

Marknadsföringen av Inlandsbanan bedöms relativt enkel. Det är lätt att få publicitet i TV, radio och press kring konceptet. Prioritering av länder/marknader är nödvändig. Största potentialen bedöms finnas i de nordiska länderna och i Tyskland, Holland och Belgien.

Priserna bör kunna höjas i takt med att produkten utvecklas. Prisdifferentiering bör ske (klassindelning, låg-/högsäsong m.m.).

Genom produktutveckling och marknadsföring menar utredarna att antalet resenärer bör kunna öka från nuvarande ca 15 000 till ca 40 000 på en femårsperiod, dvs. nära tredubblas. "Inlandståget" bedöms därmed ge ett ekonomiskt tillskott om drygt 100 miljoner kronor per år i slutet av 90-talet. Med den uppläggning som utredarna skisserar blir det en av Sveriges största turistsatsningar de närmaste åren.

Trafikering

Sträckan Östersund-Arvidsjaur föreslås trafikeras med två dubbelturer med loktåg under högsäsong på sommaren. Trafiken Mora-Östersund och Arvidsjaur-Gällivare bör inledningsvis ske med två dubbelturer med rälsbuss, på sikt möjligen med loktåg även på dessa sträckor.

Därutöver bör turisttrafik bedrivas under större helger och skollov samt som charter för skidresor m.m.

2.4 Persontrafik året runt

Läget "idag"

Resandestatistik som Stellan Lundberg sammanställt från "normalåret" 1988/89 visar att antalet passagerare varierar kraftigt mellan olika delsträckor. Antalet resenärer är störst mellan Sveg och Östersund, ca 40 per tur, medan det är minst på sträckan mellan Storuman och Sorsele, ca 9 per tur. Antalet turer per dygn varierar från 6 kring Östersund till 2 norr om Sorsele. Alla resenärer på respektive delsträckor har inte åkt hela sträckan. Medelreselängden uppskattas till drygt 15 mil. SJ:s resandestatistik från de första veckorna i mars 1992 visar att antalet resenärer efter höstens nedgång återigen ligger på ungefär den tidigare nivån.

Östersund är den särklassigt viktigaste knutpunkten för interregionala resor och influensen sträcker sig från Sveg och ända till Storuman.

Potentialer

Inlandsbanan kryter samman Inlandets huvudorter. Med få undantag ligger järnvägsstationerna bra till i respektive tätort. Det finns också i de flesta fall goda möjligheter att samordna tågtrafik med anslutande busstrafik.

Persontrafiken året runt består av många olika typer av resor, bl.a. arbetspendling, skolresor, serviceresor och interregionala resor av olika slag. Arbetspendling i större omfattning finns i stråket Strömsund-Östersund-Åsarna och på den korta sträckan Mora-Orsa. Även kring orter som Vilhelmina och Storuman finns arbetspendling av en omfattning som, med väl anpassad tidtabell, kan motivera kollektivtrafik. Skolpendling förekommer mellan många av orterna längs banan. Även här är Östersund dominerande med ca 130 elever norrifrån och ca 300 elever söderifrån. Serviceresorna visar i stort sett samma mönster som arbets- och skolpendlingen.

Goda anslutningar i Gällivare, Östersund och Mora bedöms kunna öka den interregionala trafiken. Goda tågförbindelser Sveg-Mora-Borlänge

skulle ge ett bättre resealternativ för Svegborna än buss till Ljusdal för vidare tågtransport.

Stellan Lundberg AB har redovisat olika trafikeringsalternativ för persontrafiken på banan. De spänner från ett "optimalt" alternativ, som tar tillvara resandeströmmar av olika slag, till ett "magert" på lägsta möjliga nivå för främst genomrese- och anslutningstrafik.

Trafikering

Det "optimala" alternativet bygger på en bastrafik året om som förstärks med extra motorvagnar eller loktåg under sommarsäsongen. Upplägget medger god anslutning till skol- och arbetspendling kring flertalet orter längs banan. Samtidigt skapar det goda möjligheter för turister att välja anslutningar av både genomgående och mer lokal karaktär.

Turtäthet året om: Gällivare-Kåbdalis 3 dubbelturer, Kåbdalis-Moskosel 2, Moskosel-Storuman 3, Storuman-Vilhelmina 5, Vilhelmina-Hoting 5, Hoting-Ulriksfors 5, Ulriksfors-Östersund 7, Östersund-Svenstavik 8,5, Svenstavik-Sveg 4 och Sveg-Mora 3 dubbelturer.

Alla tåg utom högrafiktågen norr och söder om Östersund körs med ensam Y1 under höst/vinter/vår, medan multipelkoppling sker sommartid för de genomgående tågen. Detta alternativ förutsätter givetvis samordning med länstrafikbolagens busstrafik. Cirka hälften av de bussar som bekostas med de särskilda statsanslagen för Inlandstrafiken förutsätts ersättas med tåg.

Det andra alternativet är en "mager" trafikering med en dubbeltur hela sträckan kombinerat med turisttrafik sommartid.

2.5 Affärskoncept och bolagsbildning

Gods

Enar Jäderbrink AB och Envitrak AB har anfört som en förutsättning för ökad godstrafik på banan att s.k. shortline-bolag bildas. Endast därigenom kan kundservicen bli tillräckligt bra och priset tillräckligt lågt för att det ska vara möjligt att konkurrera med lastbilstransporterna. SJ:s koncentration på systemtåg och stora kunder gör SJ mindre lämpat att

operera på Inlandsbanan. SJ understödjer själv bildandet av shortline-bolag, då de genererar ökade transporter även för SJ och också ger andra positiva effekter.

Det bedöms finnas utrymme för och behov av 2-3 shortline-bolag längs Inlandsbanan. Dalatåg AB i Orsa är redan bildat och trafikerar banan Furudal-Orsa och vidare Inlandsbanan till Mora. Företaget är intresserat av att köra gods även på andra delar av Inlandsbanan.

Intressenter i Östersund diskuterar för närvarande bildandet av liknande bolag, som skulle operera i Jämtland och eventuellt också täcka ytterligare en del av banan norrut. Även i Storuman och Arvidsjaur finns intressenter som skulle kunna köra ett genomgående tåg Arvidsjaur-Östersund och eventuellt också operera på tvärbana.

De nya godsbolagen är föregångare inom sitt verksamhetsområde. Det är därför befogat att ge dem uppmuntran och stöd vid etableringen. Sammantaget bedöms det behövas högst 5 miljoner kronor.

Persontrafik - ITAB

Christer Magnusson har utvecklat en affärsplan för turisttrafiken. Enligt denna bör ett särskilt bolag bildas för inlandsbaneturismen, Inlandståget AB (ITAB). Bolagets uppgifter skulle vara att marknadsföra Inlandet och banan och hålla samman en rejäl turistisk satsning. Olika trafikoperatörer kan bli aktuella. BK Tåg har visat intresse av att medverka och dessutom finns mindre entreprenörer längs banan som också är intresserade.

Turistsatsningen beräknas ge ekonomiskt underskott under uppbyggnaden de första fem åren och därefter börja generera vinst. Om turisttrafiken begränsas till enbart Östersund-Arvidsjaur bedöms underskottet under femårsperioden uppgå till sammanlagt 25 miljoner kronor. Det bedöms öka med ytterligare ca 7,5 miljoner kronor för vardera sträckan Arvidsjaur-Gällivare och Mora-Östersund under samma period.

Persontrafik året runt ingår inte i Christer Magnussons affärskoncept för turismen. En koppling kan emellertid ske genom de entreprenörer som sköter trafiken, exempelvis BK Tåg. Det finns uppenbara fördelar med en sådan samverkan för att utnyttja resurserna på bästa sätt, dvs. fordon, personal m.m.

Kostnader

Stellan Lundberg AB bedömer att den samhällseliga merkostnaden för ett "optimalt" kombinerat tåg/buss-alternativ är mellan 2 och 12 miljoner kronor per år, jämfört med nuvarande busstrafik. I detta ingår både året runt- och turisttrafiken. Den "magra" trafikeringen, som redovisas som alternativ, bedöms ge något högre underskott beroende på att den inte kan ersätta busstrafik.

Samordnande bolag för trafikledning mm

Vid kommitténs diskussioner med olika parter har understrukits vikten av att etablera ett särskilt bolag för trafikplanering och trafikledning m.m. och eventuellt även för skötsel av banan. Idén är inte ny, den har förts fram många gånger tidigare, bl.a. när Inlandsbanan behandlades av riksdagen våren 1991. Bolaget skulle ha en samordnande roll och en viktig servicefunktion. Det skulle inneha trafikeringsrätten på banan och fördela denna/upplåta bansträckor till enskilda operatörer för gods- och persontrafik. Det skulle också vara lämpligt att bolaget disponerar vissa fordon som lok, motorvagnar, godsvagnar m.m.

2.6 Banan

Underhåll

Banverket anger underhållskostnaden för godstrafiksträckorna i 1992 års prisnivå till 47 miljoner kronor per år, exklusive moms. Merkostnaden för persontrafik under enbart sommaren beräknas till 30 miljoner kronor per år.

För den merkostnad som persontrafiken beräknas förorsaka under hela rådrumsåret erhöll Banverket en högsta ram om 45 miljoner kronor. Kostnaden för banunderhållet innevarande år skulle därmed uppgå till högst 92 miljoner kronor för hela banan. Sannolikt blir den lägre bl.a. beroende på den gynnsamma vintern.

Investeringar

Riksdagen har angivit som mål att anslå 376 miljoner kronor till upprustning av godstrafiksträckorna på Inlandsbanan under femårsperioden

1991-95. Av dessa disponeras 80 miljoner kronor år 1991, främst på sträckan Orsa-Sveg. Ca 300 miljoner kronor återstår alltså för de kommande fyra åren.

För persontrafiksträckorna har Banverket beräknat ett investeringsbehov om drygt 400 miljoner kronor, varav nära 200 miljoner faller på sträckan Arvidsjaur-Jokkmokk.

Kostnaderna för underhåll och investeringar har diskuterats i tidigare utredningar. Spännvidden i beräkningarna är stor mellan olika banföretag. Ny teknik och annorlunda arbetsorganisation kan bidra till reducerade kostnader.

3. KOMMITTÉNS ÖVERVÄGANDEN OCH FÖRSLAG

3.1 Inlandet och Inlandsbanan

I Inlandet finns många värdefulla resurser: skog, odlad mark, vattenkraft, mineral, torv, vilt, fiskevatten, frisk luft, rent vatten, utmärkta rekreativomöjligheter och en fungerande infrastruktur i form av byggnader, vägar m.m. Det är tillgångar som har stor betydelse för hela det svenska folkhushållet.

Det är nödvändigt att ta vara på alla våra produktiva resurser i framtiden och det måste göras på ett skonsamt och uthålligt sätt. Inlandets stora naturtillgångar kommer med all sannolikhet att öka i värde i framtiden i takt med att resurserna överutnyttjas i andra områden. Biobränslena är ett exempel - de kan komma att spela en än mer betydelsefull roll för vår framtida energiförsörjning.

Den tekniska utvecklingen öppnar också nya möjligheter. Ett exempel är biotekniken som ger nya användningsområden för naturresurserna. Den moderna tele- och datatekniken reducerar tillsammans med en väl utbyggd infrastruktur i övrigt Inlandets avståndsproblem.

De senaste åren har utvecklingen varit relativt gynnsam i Inlandskommunerna. Många kommuner har haft en nettoinflyttning och även en ökning av folkmängden. Småföretag har startat och arbetsmarknaden har differentierats genom att nya typer av verksamheter har etablerats, exempelvis inom tjänstesektorn. Människorna i Inlandet har gått samman i byagrupper för att utveckla sin bygd och i många fall har avsevärda resultat nåtts när det gäller att förbättra servicen och stärka sysselsättningen.

Det finns givetvis också mycket som är negativt; exempelvis krympande basnäringar, få jobb för kvinnor och fortsatt utflyttning av ungdomar. Den rådande lågkonjunkturen innebär svåra påfrestningar för många företag. Hoten är många, men ändå talar mycket för att det positiva överväger, att Inlandet har goda utvecklingsmöjligheter inför framtiden.

Banans betydelse för Inlandet

En symbol. Inlandsbanan har ett betydande värde i sig som en kulturbana genom stora delar av vårt land. Den minner om gångna tiders offensiva

regionalpolitik och det hårda arbete som krävdes för att genomföra denna stora satsning på Inlandets infrastruktur. Inlandsbanans symbolvärde för människor i Inlandet och för många fler runt om i landet ska inte underskattas. Det är uppenbart att en avveckling av persontrafiken riskerar att dämpa den entusiasm och utvecklingskraft som människorna i Inlandet visar idag.

Industrin och skogen. Många av industriföretagen i Inlandet är bekymrade över risken att järnvägstransporterna helt försvinner och att man blir hänvisad till lastbil. Det kan innebära att många slås ut i konkurrens med andra företag med bättre transportmöjligheter. Ett offensivt arbete med att utveckla godshanteringen på Inlandsbanan skulle däremot ge fler företag bättre möjligheter på marknaden och ge förutsättningar för en industriell utveckling i Inlandet.

För skogsbruket kan effektiva järnvägstransporter där s.k. miniterminaler utnyttjas för lastning direkt på vagn innebära att problemen med de långa avstånden till marknaden reduceras. Slitaget som den tunga trafiken ger på vägarna talar för att dessa transporter bör ske på järnväg.

Turismen. Banan har redan en viktig roll för turismen i Inlandet genom 80-talets satsning. Samtidigt står klart att den nuvarande omfattningen på resandet och de intäkter som genereras inte är avgörande för turistnäringen i Inlandet. Inlandsvägen är viktigare för turismen och fjällsatsningarna ger givetvis större intäkter och betyder mer för sysselsättningen etc. Men banan är viktig för att den fungerar som marknadsföringssymbol för hela Inlandet och attraherar människor som annars inte skulle turista i området. Den ger också möjligheter att bygga upp ett småskaligt utbud som kompletterar den mer storskaliga anläggningsturismen och den höjer resursutnyttjandet på hotell och i stugbyar sommartid när ledig kapacitet finns tillgänglig.

En utveckling av turismen är särskilt angelägen då den bidrar till att differentiera arbetsmarknaden i Inlandet och erbjuder attraktiva arbeten för bl.a. kvinnor och ungdomar. Den ger också ett bredare nöjes- och kulturutbud och stärker Inlandets attraktionskraft även på detta sätt.

Inom många områden går utvecklingen i riktningar som talar för Inlandsbanan. Järnvägen lyfts åter fram som ett viktigt transportmedel både i Sverige och utomlands efter decenniernas "slummer". Tåg är i de flesta fall ett miljövänligare alternativ än vägtransporter förutsatt att modern

utrustning används. Inom energipolitiken ges biobränslena en viktigare roll, och här kan Inlandsbanan möjliggöra resurssnåla leveranser. Det är också troligt att den tekniska utveckling vi ser idag kan ge nya och billigare lösningar för trafikering och underhåll av Inlandsbanan. Det kan exempelvis gälla förenklad fjärrblockering.

Sett från försvarspolitisk synpunkt har Inlandsbanans betydelse minskat. Intresse finns emellertid för att banan ändå ska behållas intakt åtminstone upp till Arvidsjaur.

Regionalpolitiken har ändrat inriktning. Nu betonas de infrastrukturella satsningarna mer framför de traditionella företagsstöden. Just Inlandet har i det senaste riksdagsbeslutet om regionalpolitiken lyfts fram och prioriterats på ett tydligare sätt än tidigare. Särskilda medel har ställts till Inlandets förfogande för olika infrastrukturella investeringar.

Sett i ett europaperspektiv framstår Inlandsbanan som unik. 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.

3.2 Godstrafiken

Vi bedömer att det finns underlag för godstrafik på i stort sett hela sträckan Mora-Arvidsjaur. Norr därom är underlaget mycket svagt. En ökning av godsvolymen med upp till de 40% som Jäderbrink och Envitrak angivit, bör vara möjlig på några års sikt. I ett ännu längre perspektiv menar vi att förutsättningar kan finnas för ytterligare ökningar.

Med nuvarande organisering av transporter finns emellertid risk för att godspotentialen inte utnyttjas. Tvärtom fortsätter sannolikt godstransporterna på Inlandsbanan att minska på vissa delsträckor.

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 att detta är möjligt. Ett nytt system för godstransporterna på Inlandsbanan måste självfallet utvecklas i samarbete med SJ.

De bansträckor som idag saknar godstrafik måste upplåtas för 20 tons axellast. För att sådan trafik ska vara möjlig krävs vissa begränsade förstärkningar av banan främst mellan Sveg och Brunflo. Hastigheten för godstrafiken på de sämre avsnitten måste hållas låg, på vissa sträckor maximalt 20 km/tim. Investeringar behöver också göras i en del stickspår, lastningsanordningar m.m.

En förutsättning för att nya operatörer ska klara trafiken är att de utan kapitalkostnad kan föfoga över de lok som behövs.

3.3 Turisttrafiken

Vi delar Gustrins och Magnussons uppfattning att det, med ett kundanpassat upplägg, finns goda möjligheter att åtminstone fördubbla antalet resenärer till ca 40 000 per år i slutet av 1990-talet. För att detta ska kunna ske måste turistsatsningen utvecklas avsevärt. Resekomforten måste öka, vilket kan ske genom vanliga loktåg eller ombyggda rälsbussar "NY1:or" med nya säten, luftkonditionering, nya motorer etc. Dessutom måste attraktionerna längs banan utvecklas. Det är också nödvändigt att marknadsföringen intensifieras ytterligare.

Trafiken kan vara en kombination av loktåg (bl.a. med ånglok) och rälsbussar: loktåg och rälsbussar Östersund-Arvidsjaur och rälsbussar på ändsträckorna. Specialresor och chartertåg bör kunna utvecklas, exempelvis skidtåg till Härjedalen.

För att möjliggöra den kraftfulla satsning som krävs bör, som Christer Magnusson föreslagit, ett särskilt bolag bildas, "Inlandståget AB" (ITAB), som samordnar satsningen, hanterar marknadsföringen m.m. Intressenter finns för en sådan bolagsbildning.

Lok, rälsbussar och vagnar bör kostnadsfritt ställas till förfogande, direkt eller indirekt, för ITAB eller för de trafikentreprenörer som ITAB anlitar. BK Tåg m.fl. har visat intresse av att medverka.

Kapitalbehovet varierar beroende på trafikens omfattning. Vi bedömer att turisttrafik bör bedrivas i banans hela längd. Det vore olyckligt att slopa sträckan norr om Arvidsjaur som innehåller så många fina attraktioner och ger direktkoppling till Narvik och bättre knytning till Nordkap

etc. Enligt Christer Magnussons beräkningar skulle kostnaden för turisttrafik på hela banan bli ca 40 miljoner kronor under en femårsperiod och därefter ge vinst.

3.4 Persontrafiken året runt

Det finns ett visst underlag för persontrafik året runt längs hela banan, men det är klart störst runt Östersund, mellan Åsarna och Strömsund. Beräkningar tyder på att det går att åstadkomma en kombination av buss- och tågtrafik med förhållandevis täta tågturer till en merkostnad för samhället om mellan 2 och 12 miljoner kronor per år. Det ger en mycket bra och samverkande kollektivtrafik i Inlandet. I det perspektivet är kostnaden inte orimligt hög.

Länstrafikbolagen bedriver idag en väl utbyggd busstrafik i Inlandet med hjälp av ett särskilt statsbidrag om 36 miljoner kronor per år under en tioårsperiod. På sikt kan det enligt vår mening vara befogat att återföra en del av denna trafik på järnväg. Vi anser emellertid att det bör vara en fråga för länstrafikhuvudmännen och deras uppdragsgivare, kommuner och landsting i berörda län, att besluta om hur kollektivtrafiken bör bedrivas. Länstrafikbolagen har också tecknat långsiktiga avtal med bussentreprenörerna, vilket försvårar en snabb övergång till tågtrafik.

Eftersom vi menar att förutsättningar finns för viss persontrafik året runt anser vi det olyckligt om denna helt upphörde efter rådrumsårets slut, bl.a. på grund av de låsningar som ingångna avtal innebär. Därför bör viss reguljär persontrafik garanteras under ytterligare en femårsperiod med en dubbeltur om dagen på minst sträckan Sveg-Arvidsjaur. Ett begränsat utrymme bör också finnas att förlänga sträckan mot Mora respektive Gällivare eller att förtäta tureorna på vissa avsnitt. Kostnaden bör maximeras till 9 miljoner kronor per år, dvs 45 miljoner kronor för femårsperioden.

3.5 Banan

Vi bedömer det möjligt och samhällsekonomiskt motiverat att etablera godstrafik på i stort sett hela sträckan Mora-Arvidsjaur. Det borde kunna innebära att staten svarar för investeringar och underhåll för hela denna sträcka. Kostnaden för banunderhållet skulle då uppskattningsvis uppgå

till ca 80 miljoner kronor per år. Persontrafiksträckan Arvidsjaur-Gällivare tillkommer med en kostnad om ca 13 miljoner kronor per år enligt Banverkets beräkningar. Denna extrakostnad enbart för turisttrafiken sommartid kan emellertid vara svår att motivera.

Upprustningskostnaderna skulle enligt Banverkets beräkningar bli drygt 200 miljoner kronor för persontrafiksträckorna upp till Arvidsjaur förutom de ca 300 miljoner kronor som behövs för att rusta de befintliga gods- trafiksträckorna. Vi bedömer att sträckan Arvidsjaur-Gällivare kan trafikeras med lätta fordon ytterligare en tid innan ställning tas till eventuell upprustning.

Vi vill förorda att ansvaret för banhållningen överförs från Banverket till ett särskilt bolag. Ett maximibelopp bör fastställas för underhållet som är ungefär lika med nuvarande nivå för underhållet av godstrafiksträckorna, dvs. ca 50 miljoner kronor. Likaså bör de ordinarie medlen för upprustning kunna begränsas till de ca 300 miljoner kronor som avser godstrafiksträckorna. Dessa underhålls- och upprustningsmedel bör få disponeras av det nya bolaget på hela banan.

Därutöver bör vissa beredskapsmedel kunna utnyttjas för upprustning av banan med början på de persontrafiksträckor som först kommer ifråga för tung trafik. Omgående krävs ca 10 miljoner kronor för punktinsatser för att över huvud taget möjliggöra tung trafik på vissa sträckor, främst Sveg-Brunflo.

Det nya bolaget bör 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.

Vi anser att förutsättningar finns att trafikera hela Inlandsbanan Mora-Gällivare inom ramen för de angivna resurserna. Samtidigt är vi medvetna om att en situation kan uppstå där den nordligaste delen Arvidsjaur-Gällivare måste frikopplas med tanke på kostnaderna för underhåll och upprustning. I ett sådant fall bör denna bandel få status av museijärnväg och kostnadsfritt överföras till eventuella intressenter. Det måste emellertid vara en fråga för det nya bolaget att ta ställning till möjligheterna att långsiktigt inrymma den nordligaste delen. Vi vill understryka att ansvaret för hela banan bör överlåtas på "Inlandsbanan AB (IBAB)".

3.6 Inlandsbanan AB (IBAB)

En förutsättning för en utvecklade trafik på Inlandsbanan är enligt vår mening att ett nytt bolag bildas för vissa funktioner som inte kan hanteras av enskilda operatörer, exempelvis att

- ha trafikeringsrätten på banan och fördela trafikeringsrätter/upplåta bansträckor
- fördela investeringsmedel längs banan
- svara för tågplanering och trafikledning
- ansvara för och upphandla banunderhåll och upprustning
- förvalta vissa lok, motorvagnar, underhållsutrustning mm
- eventuellt hyra vissa stationer av SJ

Ett antal funktioner som naturligt hör samman bör samlas hos IBAB. Bolaget bör emellertid inte svara för någon operativ verksamhet på banan - vare sig trafikering eller underhåll. Det bör överlåtas till/upphandlas från enskilda entreprenörer. IBAB får möjlighet att ställa krav på entreprenörerna om minimitrafik.

IBAB får således en utomordentligt viktig roll, men ambitionen bör ändå vara att hålla nere volymen. Så mycket som möjligt ska göras av de enskilda entreprenörerna. IBAB får rollen av infrastrukturhållare och beställare. Sedan får entreprenörerna konkurrera om trafiken och underhållet för att därigenom pressa kostnaderna.

En sådan organisation innebär att Inlandsbanan snarast blir föregångare i den process som pågår inom järnvägstrafikens område med särskild banhållare och fritt konkurrerande operatörer.

IBAB:s verksamhet kan finansieras genom banavgifter, leasing av utrustning m.m. och genom ersättning från staten för tågledning och banunderhåll.

Ägare. IBAB som en särskild statlig resultatenhet kan vara en möjlighet. Ett rent privatbolag är också möjligt, exempelvis ett gemensamt bolag för ett antal intresserade operatörer, men detta är enligt vår mening mindre lämpligt. Risken finns bl.a. för att konkurrenter utestängs som entreprenörer och att en monopolsituation uppstår. Vi förordar ett bolag med aktiemajoritet för kommunerna längs banan. Preliminära diskussioner har visat att kommunerna är beredda att ta på sig det ansvaret under vissa förutsättningar. Eventuellt kan också Inlandskommunernas

Ekonomiska Förening (IEF), där även kommunerna söder om Mora ingår, vara majoritetsägare av IBAB.

Förutom kommunerna bör personalen vara delägare. De diskussioner vi fört med personal längs banan visar att det finns ett betydande intresse av att medverka i ett nytt bolag. Dessutom bör privatpersoner och andra intressenter kunna satsa pengar i bolaget i form av B-aktier. En folkaktie för Inlandsbanan tror vi kan ge ett avsevärt tillskott till aktiekapitalet och ytterligare stärka uppslutningen kring banan. Enskilda initiativ i denna riktning tyder på ett brett folkligt engagemang. Eventuellt skulle också SJ kunna bli delägare med sin vagnpark och övriga tillgångar som insats.

Aktiekapitalet bör uppgå till åtminstone 3 miljoner kronor. Genom B-aktier kan kapitalet sannolikt utökas till 10 miljoner kronor. Därtill kommer värdet av den apportegendom som bolaget förutsätts erhålla i form av lok, motorvagnar, underhållsmateriel m.m.

3.7 Inlösen av fordon och övrig utrustning

Det är 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. ska disponeras. En del kan givetvis också förvaltas av entreprenörerna själva.

Genom att IBAB förvaltar merparten av materielen kommer denna förhoppningsvis snabbt att finnas tillgänglig för entreprenörerna. Uppenbara samordningsvinster finns också genom att exempelvis loken kan utnyttjas av olika entreprenörer.

Bl.a. följande materiel bedömer vi behövas för den skisserade trafiken. Allt behöver inte lösas in omgående utan det kan ske i takt med att trafiken utvecklas.

- | | |
|--|----------|
| - lok (T41, T43 och T44) | ca 10 st |
| - motorvagnar (Y1 och YF1) | ca 20 st |
| - godsvagnar (Hbis och Rs) | ca 30 st |
| - personvagnar av varierade typ | ca 30 st |
| - materiel för banunderhåll (plogbilar m.m.) | |

Det är viktigt att fordonen och den övriga utrustningen håller hög standard.

Stationshusen förvaltas av SJ Fastighetsdivision. När SJ:s roll på Inlandsbanan minskar finns knappast någon anledning att på sikt behålla stationshusen och övriga byggnader förutom i orter med anknyttande banor. Flera alternativ finns till hur detta kan lösas. Enklast vore om staten löste in stationshusen och överlät dessa utan kostnad på IBAB eller kommunerna. Vi har inte gjort någon beräkning av vad detta skulle kosta. Ett annat alternativ som vi vill förorda på kort sikt är att IBAB eller möjligen entreprenörerna hyr de utrymmen de behöver av SJ. Kostnaden för detta uppgår till uppskattningsvis närmare 1 miljon kronor om året och ingår i de översiktliga ekonomiska kalkyler som gjorts för IBAB och de andra bolagen. Successivt kan sannolikt stationshusen och annan fast egendom längs banan övertas av olika intressenter, exempelvis IBAB och kommunerna.

3.8 Kostnader för "Nya Inlandsbanan"

Det är svårt att precisera vilka ekonomiska resurser som behövs för att förverkliga "Nya Inlandsbanan". Med vår principlösning blir emellertid det sammanlagda tillskottet mycket begränsat. De kostnader som godstrafiken medför finns oavsett om persontrafik bedrivs eller inte. De kan därför betraktas som "ordinarie" kostnader.

"Ordinarie" kostnader

Kostnaderna för baninvesteringar och banunderhåll blir oförändrade jämfört med enbart godstrafikering.

- | | |
|--------------------------|------------------|
| - Baninvesteringar 92-95 | ca 300 milj kr |
| - Banunderhåll | ca 50 milj kr/år |

Kostnaden för tågledning ökar om hela sträckan trafikeras, men den merkostnad som förorsakas av persontrafiken är ändå förhållandevis liten.

- | | |
|-----------------------------------|-----------------|
| - Tågledning (ca 2 milj kr extra) | ca 5 milj kr/år |
|-----------------------------------|-----------------|

Extra kostnader

Kostnaden för inlösen av fordon m.m. är svår att bedöma. Det är en förhandlingsfråga för staten gentemot främst SJ och Banverket. Vi avstår från att ange ett belopp och utgår från att de resurser som behövs överförs till bl.a. IBAB. När riksdagen för ett år sedan erbjöd trafikhuvudmännen och IEF att upprätthålla trafiken förutsattes att befintlig vagnpark fick disponeras utan extra kostnad. "Nya Inlandsbanan" kräver något fler fordon och dessutom underhållsmateriel jämfört med riksdagens tidigare erbjudande.

Vissa investeringar krävs för att de olika verksamheterna ska komma igång och det är både rimligt och nödvändigt att ge statligt stöd till dessa i olika former.

Begränsade insatser krävs för att möjliggöra tung trafik på persontrafiksträckorna främst Sveg-Brunflo.

- Inledande banförstärkningar ca 10 milj kr

Insatser för komplettering av stickspår och lastanordningar m.m. behöver göras.

- Stickspår m.m. ca 10 milj kr

Därutöver krävs start- och rörelsekapital till de nystartade bolagen: IBAB behöver kapital för vissa investeringar i främst administrativ utrustning samt för upprustning av fordon m.m. Bl.a. bör Y1:or byggas om till "NY1:or", dvs. göras mer komfortabla och förses med miljövänligare motorer. Dessutom krävs resurser för information och utbildning av personalen. Sammantaget uppgår behovet till uppskattningsvis ca 25 miljoner kronor.

ITAB behöver avsevärda resurser för att utveckla och marknadsföra den stora turistiska satsningen. Även här krävs personalutbildning m.m. En förlusttäckning är nödvändig tills resandeantalet når tillräckligt hög nivå. Kapitalbehovet uppskattas till högst 40 miljoner kronor och stöd bör kunna lämnas i form av exempelvis avskrivningslån.

Godsbolagen behöver resurser dels för att etablera och bygga upp verksamheten genom kundkontakter, förhandlingar med SJ m.fl., dels för att driva verksamheten under ett inledningsskede. Denna typ av företag

är en relativ ny företeelse i Sverige. En hjälp i starten till dessa föregångare är befogad. Behovet av kapital är tämligen begränsat, högst 5 miljoner kronor, och bör kunna lämnas i form av exempelvis avskrivningslån.

- IBAB	ca 25 milj kr
- ITAB	ca 25-40 milj kr
- Godsbolagen	ca 5 milj kr

Driftstöd. Persontrafiken året runt med en dubbeltur Sveg-Arvidsjaur ger ett underskott om högst 45 miljoner kronor på fem år. Staten bör årligen under kommande femårsperiod överföra 9 miljoner kronor till IBAB för upphandling av denna persontrafik. IBAB bör inleda förhandlingar med länstrafikbolagen för att nå en bra samordning mellan tåg- och buss-trafiken och eventuellt en utökad tågtrafik. Efter de fem år som staten garanterar en miniminivå för tågtrafiken är det helt och hållet en fråga för IBAB och länstrafikbolagen hur trafiken ska drivas inom ramen för det särskilda statsanslaget för kollektivtrafiken i Inlandet.

- Persontrafik året runt, driftstöd	45 milj kr
-------------------------------------	------------

Den sammanlagda extra investerings- och driftkostnaden för "Nya Inlandsbanan" skulle alltså enligt vår bedömning uppgå till 135 miljoner kronor (90 plus 45 milj kr), exklusive kostnaden för apportegendom och beredskapsarbeten. Etableringsfasen kommer att sträcka sig över ungefär fem år. Statens kostnader uppgår därmed till i genomsnitt ca 27 miljoner kronor per år under denna period. Kostnaderna kan täckas av olika departement och nivåer i statsförvaltningen.

3.9 Avslutning

Principiella beslut och övergångslösningar

Vårt förslag innebär att en rad beslut måste fattas av principiell och genomgripande karaktär. Samtidigt bör uppbyggnaden av "Nya Inlandsbanan" inledas omgående, bl.a. för att undvika glapp i trafikeringen. Det innebär att övergångslösningar måste tillgripas i flera fall, vilket kan komma att medföra tillfälliga merkostnader.

Vi ser det som mycket betydelsefullt att övergången blir så kort och smidig som möjligt. Den får inte uppfattas som något rådrum för banan och så tvivel om samhällets ambitioner. Siktet måste vara klart inställt på en entydig principlösning.

Effekter

Mycket summariskt kan en satsning enligt den huvudprincip vi redovisat sägas innebära följande.

- Bättre långsiktiga förutsättningar för industrin och skogsbruket i Inlandet.
- Ökad turism i Inlandet. Fler jobb och mer differentierad arbetsmarknad. Ett ekonomiskt tillskott om mer än 100 miljoner kronor per år.
- Kortsiktigt en nedskuren persontrafik året runt, långsiktigt goda möjligheter till utökning av trafiken.

Inlandsbanans södra del

Det ingår inte i vårt utredningsuppdrag att behandla Inlandsbanans södra del Kristinehamn-Mora. Vi vill ändå uttrycka som vår mening att banan bör hållas intakt och röjas från buskar för att undvika en fortsatt försämring av banvallen. Därmed möjliggörs också fler turistiska arrangemang på banan med exempelvis dressin. Turistiskt kan också den typen av arrangemang anknyta till satsningen på banan norr om Mora. Om exempelvis IBAB, kommunerna söder om Mora och olika turistintressenter vill ta över banan bör detta kunna ske. Det allra viktigaste är emellertid att banan i nuvarande läge inte säljs för upprivning och skrotning.

I sommar kommer turisttrafik att gå från Kristinehamn till Mora via Bergslagsbanan och Siljansbanan. Detta möjliggörs genom att särskilda medel ställs till SJ:s förfogande för att täcka underskottet i trafiken. Vi ser det som angeläget att denna turisttrafik kan utvecklas vidare och förhoppningsvis ge ett överskott.

4 SAMMANFATTNING

Vi har sett det som vår uppgift att redovisa en helhetslösning för Inlandsbanan som omfattar såväl trafikering som trafikledning och banskötsel. Det här är våra överväganden och förslag sammanfattade i några punkter:

Gods

- * Sträckan Mora-Arvidsjaur har tillräckligt underlag för godstrafik. Norr därom är förutsättningarna små.
- * En ökning av godstrafiken med upp till 40% är möjlig på några års sikt.
- * Bildandet av sk shortline-bolag bör stimuleras. Utrymme finns för 2-3 stycken längs banan.

Turismen

- * Turisttrafik bör bedrivas på hela banan.
- * Ätminstone en fördubbling av antalet resande är möjlig till slutet av 90-talet, dvs. ca 40 000 resenärer.
- * Turistsatsningen ges en delvis ny profil: komfort på tåget - äventyr utanför. Kombination av loktåg (bl.a. med ånglok) och rälsbussar.
- * Nytt turismbolag, Inlandståget AB (ITAB), bildas för att marknadsföra och samordna satsningen. Flera trafikentreprenörer tänkbara, bl.a. BK Tåg.

Persontrafik året runt

- * Visst underlag finns längs hela banan, främst runt Östersund.
- * 1 dubbeltur garanteras åtminstone Sveg-Arvidsjaur under 5 år.
- * På sikt är en utökning möjlig i samarbete med länstrafikbolagen.

- * Flera trafikentreprenörer är möjliga.

Nytt bolag för samordning och service - IBAB

- * Inlandsbanan AB (IBAB) bildas som svarar för samordning av trafiken och banhållningen. IBAB övertar därmed SJ:s och Banverkets roller.
- * IBAB fördelar trafikeringsrätter och upplåter banan till konkurrerande entreprenörer för gods- och persontrafik.
- * IBAB bör ägas av Inlandskommunerna, personalen och privata intressenter. Kommunerna har aktiemajoriteten. Kapital och engagemang samlas genom folkaktie.

Kostnader

- * Statens sammanlagda extrakostnad är 135 miljoner kronor fördelat på fem år, dvs. i genomsnitt 27 miljoner per år. Därefter behövs inga extra resurser.

- * **Investeringar**

Startstöd och rörelsekapital	
Godstrafik	5 milj kr
Turist- och året runt-trafik, ITAB	25-40 milj kr
IBAB	25 milj kr
Smärre baninvesteringar för tung trafik, lastanordningar m.m. för gods	20 milj kr

	90 milj kr

- * **Drift**

Persontrafik minst sträckan Sveg-Arvidsjaur	45 milj kr
--	------------

- * **Därutöver tillkommer**

Kostnader för inlösen av fordon m.m.
Ev. arbetsmarknadsmedel för upprustning

* Kostnaderna kan fördelas mellan olika departement och nivåer i statsförvaltningen.

* De "ordinarie" anslagen för godstrafiken förutsätts utgå även i fortsättningen

Baninvesteringar (92-95)	300 milj kr
Banunderhåll	50 milj kr/år
Tågledning	5 milj kr/år

* Samarbete förutsätts ske med länstrafikhuvudmännen för en effektiv samordning av buss- och tågtrafiken.

Effekter

* Bättre långsiktiga förutsättningar för industri och skogsbruk i Inlandet.

* Ökad turism i Inlandet. Fler jobb och mer differentierad arbetsmarknad. Ett ekonomiskt tillskott om drygt 100 miljoner kronor per år.

* Kortsiktigt bantad persontrafik året runt. Långsiktigt goda möjligheter till utökning.

BILAGOR

- 1 Kommittédirektiv 1991:115
- 2 Inlandsbanan - delutredning regional funktion och samhällseffekter
- Stellan Lundberg AB
- 3 Godstrafik på Inlandsbanan - potentialer, trafikering, huvudmannaskap - Enar Jäderbrink AB och Envitrak AB
- 4 Turisttrafik på Inlandsbanan? - Anders Gustrin och Christer Magnusson
- 5 Förslag till bolagsbildning i samband med omstrukturering på Inlandsbanan - Christer Magnusson



Kommittédirektiv

Dir. 1991:115

Utredning om inlandsbanan

Dir. 1991:115

Beslut vid regeringsammanträde 1991-12-12

Chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Odell, anför.

Mitt förslag

Jag föreslår att en kommitté tillkallas för att utreda inlandsbanans framtid.

Bakgrund

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

Regeringen har därefter i proposition 1991/92:25 med förslag till tilläggsbudget föreslagit riksdagen att 100 milj.kr. anslås för att bekosta trafik och underhåll av banan under tiden fram till den 1 oktober 1992. Dessa medel kommer att möjliggöra persontrafik på banan fram till den tidpunkten.

Regeringen förordnade den 11 juli 1991 f.d. landshövdingen Curt Boström att göra en kartläggning av förutsättningarna för framtida sommartrafik på inlandsbanan. Boström fick därefter genom ett regeringsbeslut den 24 oktober 1991 i uppdrag att förbereda den trafik som för närvarande bedrivs på inlandsbanan. I detta uppdrag ingår även att samordna den nu aktuella trafiken på banan med den busstrafik som bedrivs i området.

Riktlinjer för utredningen

Kommittén skall kartlägga förutsättningarna för persontrafik på inlandsbanan och lämna förslag till hur den bör bedrivas i framtiden. Kommittén skall i första hand belysa möjligheterna att utveckla sommartrafiken men också studera vilka förutsättningar som finns för att bedriva viss året-runt-

trafik. Utredningens resultat skall ge underlag för ett ställningstagande till om persontrafiken på banan bör fortsätta efter den nu aktuella perioden.

En utgångspunkt för arbetet skall vara stor restriktivitet vad gäller ekonomiskt engagemang från statens sida. Kommittén skall vidare, som en förstahandslösning, utgå från att huvudmannskapet för trafiken och den för detta ändamål använda infrastrukturen inte skall vara statligt.

Kommittén skall i nära samråd med SJ belysa utvecklingsmöjligheter och lämpliga former för den framtida godstrafiken på banan.

Kommittén skall pröva om en samordning av trafikeringsrättigheterna för person- och godstrafik kan bidra till att förutsättningarna för framtida persontrafik på banan förbättras.

Arbetet skall bedrivas i nära samråd med berörda regionala intressenter. Kommittén bör pröva vilka organisatoriska former för en framtida trafik som bäst tar till vara de regionala intressenternas engagemang i banan.

För kommitténs arbete gäller regeringens direktiv till samtliga kommittéer och särskilda utredare om utredningsförslagets inriktning (dir. 1984:5) och om beaktande av EG-aspekter i utredningsverksamheten (dir. 1988:43).

Tidsplan

Utredningsuppdraget skall vara slutfört den 15 mars 1992.

Hemställan

Med hänvisning till vad jag nu anfört hemställer jag att regeringen bemyndigar chefen för kommunikationsdepartementet

att tillkalla en kommitté – omfattad av kommittéförordningen (1976:119) – med högst tre ledamöter med uppdrag att utreda inlandsbanans framtid,

att utse en av ledamöterna att vara ordförande,

att besluta om sakkunniga, experter, sekreterare och annat biträde åt kommittén.

Vidare hemställer jag att regeringen beslutar att kostnaderna skall belasta sjätte huvudtitelns anslag, Utredningar m.m.

Beslut

Regeringen ansluter sig till föredragandens överväganden och bifaller hans hemställan.

(Kommunikationsdepartementet)

Inlandsbanan

- delutredning regional funktion
och samhällseffekter

Innehållsförteckning

1.	Näringsliv och regional funktion i Inlandsbanestråket	1
1.1	Turistiskt attraktiv, orörd natur och nära stora marknader	1
1.2	Inlandet har en värdefull infrastruktur och bidrar med höga produktionsvärden!	1
1.3	Arbetsmarknaderna i inlandet behöver ökad differentiering	9
1.4	Även inlandskommunerna behöver god tillgänglighet till utbildning, vilket dock hämmas av långa avstånd och lågt underlag för den kollektiva trafiken	13
2.	Turism i inlandet	15
2.1	Allmänt	15
2.2	Turismens nuvarande ekonomiska betydelse för inlandskommunerna	17
3.	Trafikering, persontrafik	18
3.1	Inlandsbanans läge i förhållande till tätorterna	18
3.2	Trafikflödesstatistik	18
3.3	Trafikeringsförutsättningar för Inlandsbanan	23
3.3.1	Sommartrafik	24
3.3.2	Åretomtrafik	25
3.3.3	Långsiktiga utvecklingsfrågor	26
3.4	Alternativa framtida trafikupplägg för inlandsbanestråket	26
3.4.2	Starkt begränsad persontrafik på Inlandsbanan under trafikeringssperioden höst/vinter/vår. Sommartid fullt utvecklad persontrafik	28
3.4.3	Vidareutvecklat trafikupplägg för höst/vinter/vår med fullt utvecklad sommartrafik med NY 1-tåg	30
4.	Ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekter av inlandsbaneturismen	32
4.1	Omsättning och sysselsättningseffekter	32
4.2	Effekter av utländsk turism samt av att svenskar väljer Inlandsbanan i stället för utlandet	33
4.3	Övriga turistiska effekter	33
5.	Godstrafik	33
6.	Slutsatser	34

Figurmaterialet i denna delutredning är framtaget i färg, vilket innebär att det i vissa avseenden inte tillfredställande reproduceras i svartvitt.

Inlandsbanan

- delutredning regional funktion och samhällseffekter

1. Näringsliv och regional funktion i Inlandsbanestråket

1.1 Turistiskt attraktiv, orörd natur och nära stora marknader

Befolkningen i norra Sverige är koncentrerad till ett pärlband längs kusten. **Inlandet är glesbefolkat, vilket samtidigt innebär från turistisk synpunkt unika företräden genom en i ett Europeiskt perspektiv fri och orörd natur** (fig 1.1). Östersund, Gällivare och Kiruna utgör de största orterna i inlandet och har tillsammans med de mindre kommunerna betydelse som stödjepunkter för arbete och service i inlandet. De har dessutom betydelse för att ta tillvara de turistiska potentialerna både i nord-sydlig och öst-västlig riktning.

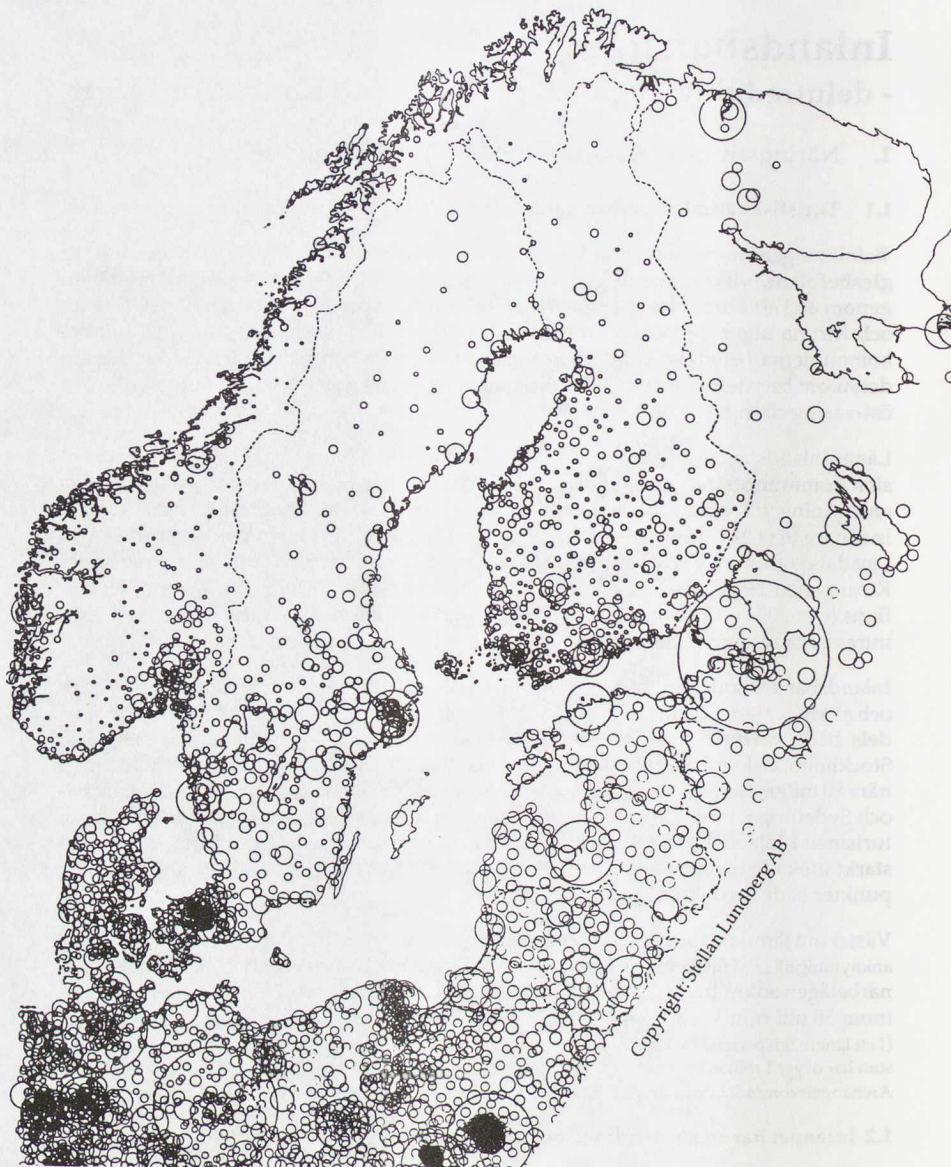
Längs Inlandsbanan från och med Mora till och med Gällivare ligger 12 kommuner med sina kommuncentra vid Inlandsbanan. Därutöver har Strömsund och Arjeplog nära anknötning till Inlandsbanan. Tillsammans har dessa **14 kommuner nära 200 000 invånare** (fig 1.2). Dessutom passerar banan genom några byar i den västligaste delen av Ljusdals kommun. Vid Malmbanan strax norr om Inlandsbanans norra ändpunkt ligger Kiruna med 26 000 invånare, varifrån man når Narviksområdet och Nordnorge. Här finns över 200 000 invånare och dessutom annorlunda turistiska utbud, som möjliggör intressanta resekombinationer bl a med anknötning till Hurtigrutten.

Inlandsbanans södra ändpunkt Mora ligger i den relativt befolkningstäta Siljansbygden och an knyter järnvägmässigt till Borlänge. Härifrån når man dels Stockholmsregionen dels både västra och södra Sverige (via Örebro/Hallsberg). Avstånden (fågelväg) från Stockholm, Oslo och Göteborg till Mora är bara ca 25, 25 och 40 mil. Från Tyskland med nära 80 miljoner invånare är avståndet till Mora och Östersund drygt 100 mil. Hela Väst- och Sydeuropa, med 300 miljoner invånare, står idag för relativt marginella andelar av turismen i Inlandsbanestråket, men torde med ökad europeisk integration bidra med starkt utökade turistströmmar. Mora och särskilt Östersund är naturliga anknötningspunkter både med järnväg och flyg.

Väster om Jämtland ligger Trøndelag med en befolkning på 370 000 personer (och turistisk anknötning till bl a Hurtigrutten). I öster finns via färjetrafik Umeå-Vasa och Sundsvall - Vasa närbelägen anknötning till betydande turistiska marknader med fem miljoner invånare inom 50 mil från Vasa, som frekvent nyttjar de turistiska utbuderna i vårt norra inland. (I ett längre tidsperspektiv kan det också vara av intresse att nå - och bli nådd - från Murmanskdistriktet som har drygt 1 miljon invånare och som ligger endast drygt 50 mil från Gällivare. I ryska Karelen och i Archangelskområdet finns drygt 2 miljoner invånare och i Petersburgområdet nära 7 miljoner.)

1.2 Inlandet har en värdefull infrastruktur och bidrar med höga produktionsvärden!

Inlandsbanekommunerna har tillsammans en infrastruktursom är värd i storleksordningen 150 miljarder kronor (i återanskaffningsvärde). Denna infrastruktur har liksom infrastrukturen överlag i Sverige i flertalet avseenden en god kvalitet. Den består av bostäder, byggnader för arbete och service, anläggningar för fritid och rekreation, vägar, järnvägar, flygplatser, el- och tele, vatten och avlopp etc.



Figur 1.1 Kommunbefolkning i Skandinavien, norra Centraleuropa, Baltikum och västra Ryssland.

Inlandet är glesbefolkat, vilket samtidigt innebär från turistisk synpunkt unika företräden genom en i ett Europeiskt perspektiv fri och orörd natur.

Norra inlandet bidrar med betydande värden till den svenska ekonomin, samtidigt som inlandskommunerna erhåller relativt stora transfereringar via statsbudgeten. Samhällsdebatten har på senare år i hög grad förbiset inlandets nytta för Sverige som helhet, samtidigt som den ensidigt lyft fram transfereringarna såsom tärande.

Om man ser sammantaget på näringsgrenarna (jord- och) skogsbruk, tillverkning, malm- och mineralbrytning samt elproduktion så har inlandsbanekommunerna och inlandskommunerna som helhet större andelar än riksgenomsnittet. För inlandsbanekommunerna varierar denna andel av sysselsatta mellan 24 och 37%, medan riksgenomsnittet ligger på 26%. (Se fig 1.3)

Jord- och skogsbruket i inlandet har sin betoning på skogsbruket. Skogsbruket har stor betydelse för att förse den skogsbaserade industrin med råvara. En mindre del av denna råvara går till sågverk i inlandet, medan en större del går till kustbygdens industrier där massa- och pappersindustrin dominerar. Den skogsbaserade industrin i norra Sverige står för en betydande andel av landets nettoexportvärde och förädlingsvärdet per industrianställd ligger avsevärt över riksgenomsnittet. Eftersom skogsindustrin behöver ses som ett system från avverkning via fabrik till kund behöver inlandets råvarubas ses som en betydelsefull faktor i den svenska ekonomin (även om denna betydelse rent statistiskt inte avspeglar sig tillfredsställande för skogsråvarukommunerna). Särskilt höga andelar sysselsatta inom skogsbruket (inkl jordbruket) har Sorsele, Berg, Strömsund, Arjeplog och Härjedalen.

Inom gruv- och mineralbrytning ligger Gällivare och Arjeplog med höga andelar sysselsatta. (Även Härjedalen har med sin torvbrytning en relativt hög andel men betydligt lägre än Arjeplog och Gällivare ca 2,5% resp ca 12 och 15%.)

Om man ser till näringsgrenarna tillverkning och malm- och mineralbrytning som helhet finner man att Dorotea och Mora ligger klart över riksgenomsnittet följt av Gällivare, Orsa, Arjeplog och Strömsund, som ligger strax under riksgenomsnittet. (Antalet anställda i varje kommun framgår av fig 1.4.)

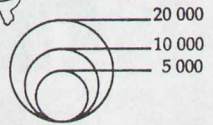
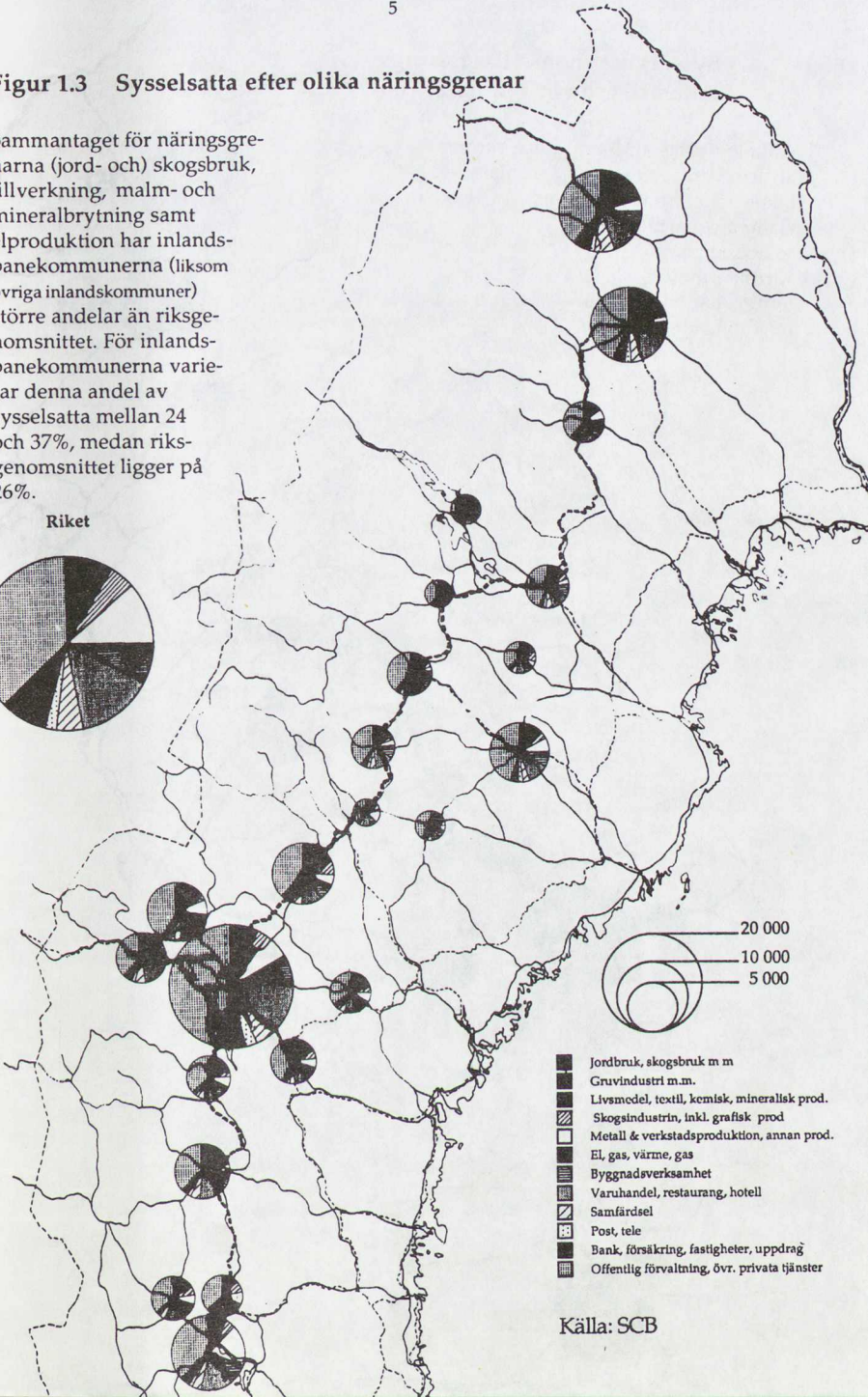
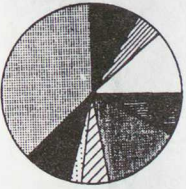
Inlandsbanekommunerna har ett högt förädlingsvärde per anställd inom tillverkningsindustri, gruv- och mineralbrytning (fig 1.5). Utvärdering av 1989 års SCB-statistik visar ett sammantaget produktionsvärde av 12,5 Mdr kr/år. Det genomsnittliga produktionsvärdet ligger på 913 000 per anställd (inom de båda näringsgrenarna). Förädlingsvärdet är totalt ca 5,7 Mdr kr/år, vilket motsvarar 417 000 per anställd. Sammanvägt för alla kommuner motsvarar detta rangordningen 76 bland Sveriges 283 kommuner, vilket är detsamma som Östersunds rangordning. Inlandsbanekommunerna sammantaget ligger således klart på den högsta tredjedelen bland Sveriges kommuner vad gäller produktivitet per anställd inom dessa näringsgrenar. Särskilt högt ligger Gällivare, Arjeplog, Östersund, Härjedalen, Mora och Arvidsjaur och spridningen totalt sett motsvarar ungefär spridningen av landets kommuner som helhet.

Inlandskommunerna har också en hög elkraftsproduktion. Särskilt Jokkmokk har hög andel anställda inom denna näringsgren, drygt 10%. Storuman har 3,5% och övriga har mindre andelar. Värdet av denna elkraftsproduktion är betydande för Sverige och inlandsbanekommunerna kan betraktas vara "nettoexportörer" till övriga Sverige av elkraft för sammantaget ca 7 miljarder kronor per år (om man beräknar värdet utifrån en alternativkostnad för elproduktion av 30 öre/kilowattimme). Fig 1.6 visar att Jokkmokk härvid bidrar med 3,9 miljarder/år, Storuman med 0,7, Strömsund med 0,7, Östersund 0,5, Härjedalen 0,4, Gällivare 0,4 och övriga inlandsbanekommuner 0,5 miljarder kronor/år. (Övriga inlandskommuner bidrar med ca 3 miljarder/år, varvid Ragunda dominerar följt av Lycksele.)

Figur 1.3 Sysselsatta efter olika näringsgrenar

Sammantaget för näringsgrenarna (jord- och) skogsbruk, tillverkning, malm- och mineralbrytning samt elproduktion har inlandsbanekommunerna (liksom övriga inlandskommuner) större andelar än riksgenomsnittet. För inlandsbanekommunerna varierar denna andel av sysselsatta mellan 24 och 37%, medan riksgenomsnittet ligger på 26%.

Riket

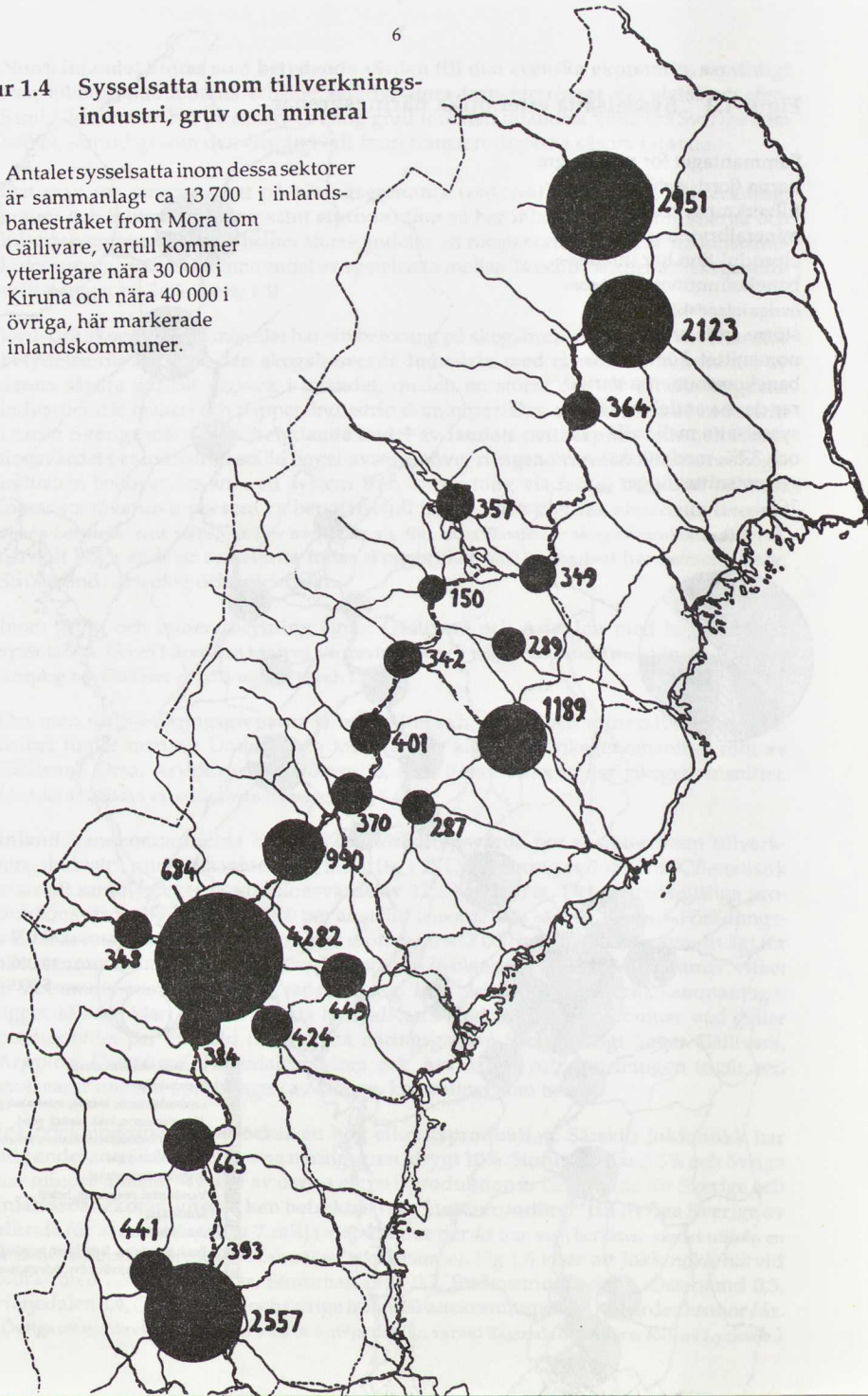


- Jordbruk, skogsbruk m m
- Gruvindustri m.m.
- Livsmedel, textil, kemisk, mineralisk prod.
- ▨ Skogsindustrin, inkl. grafisk prod
- Metall & verkstadsproduktion, annan prod.
- El, gas, värme, gas
- ▨ Byggnadsverksamhet
- Varuhandel, restaurang, hotell
- ▨ Samfärdsel
- ▨ Post, tele
- Bank, försäkring, fastigheter, uppdrag
- ▨ Offentlig förvaltning, övr. privata tjänster

Källa: SCB

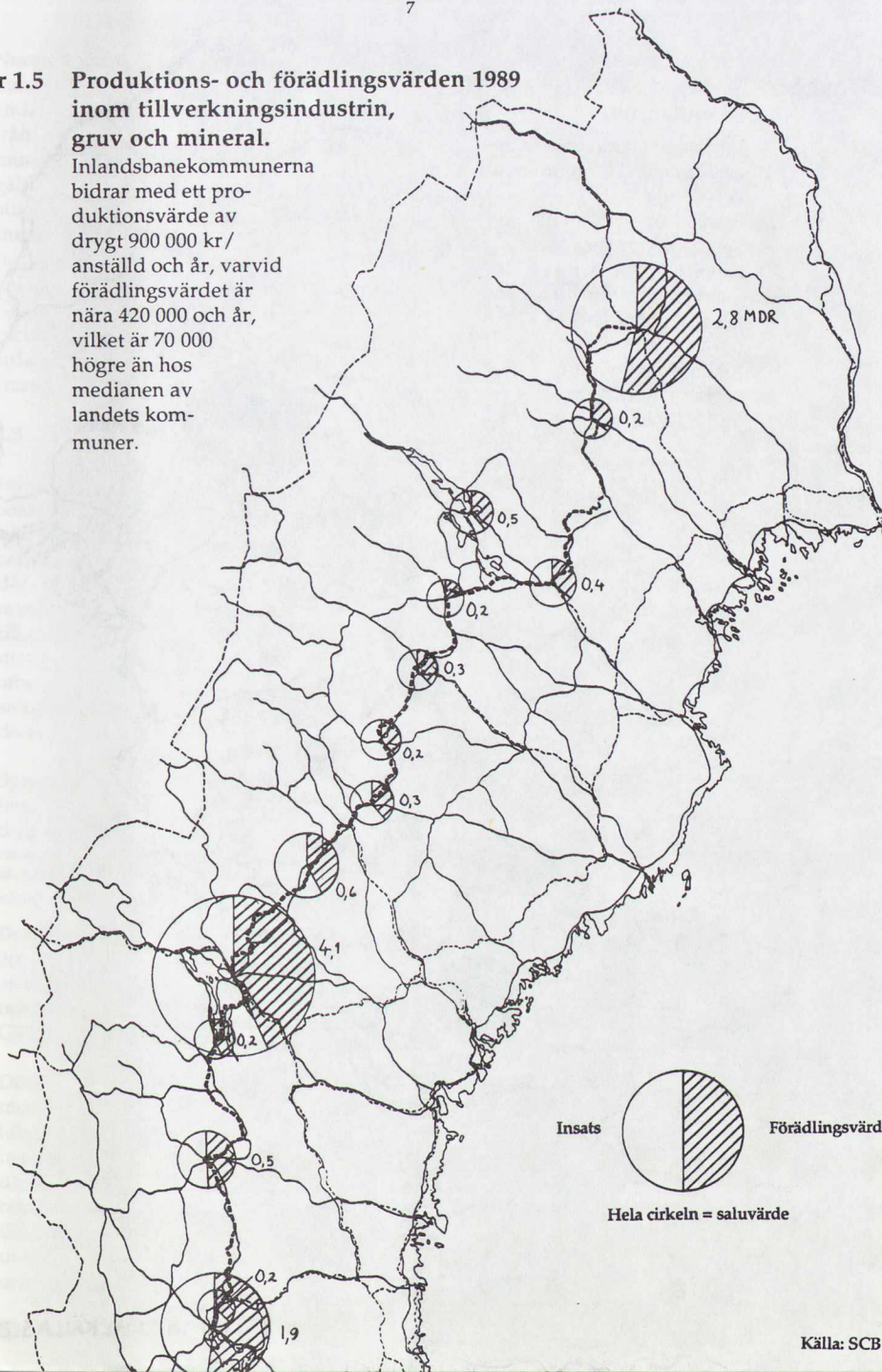
Figur 1.4 Sysselsatta inom tillverknings-
industri, gruv och mineral

Antalet sysselsatta inom dessa sektorer är sammanlagt ca 13 700 i inlandsbanestråket från Mora tom Gällivare, vartill kommer ytterligare nära 30 000 i Kiruna och nära 40 000 i övriga, här markerade inlandskommuner.



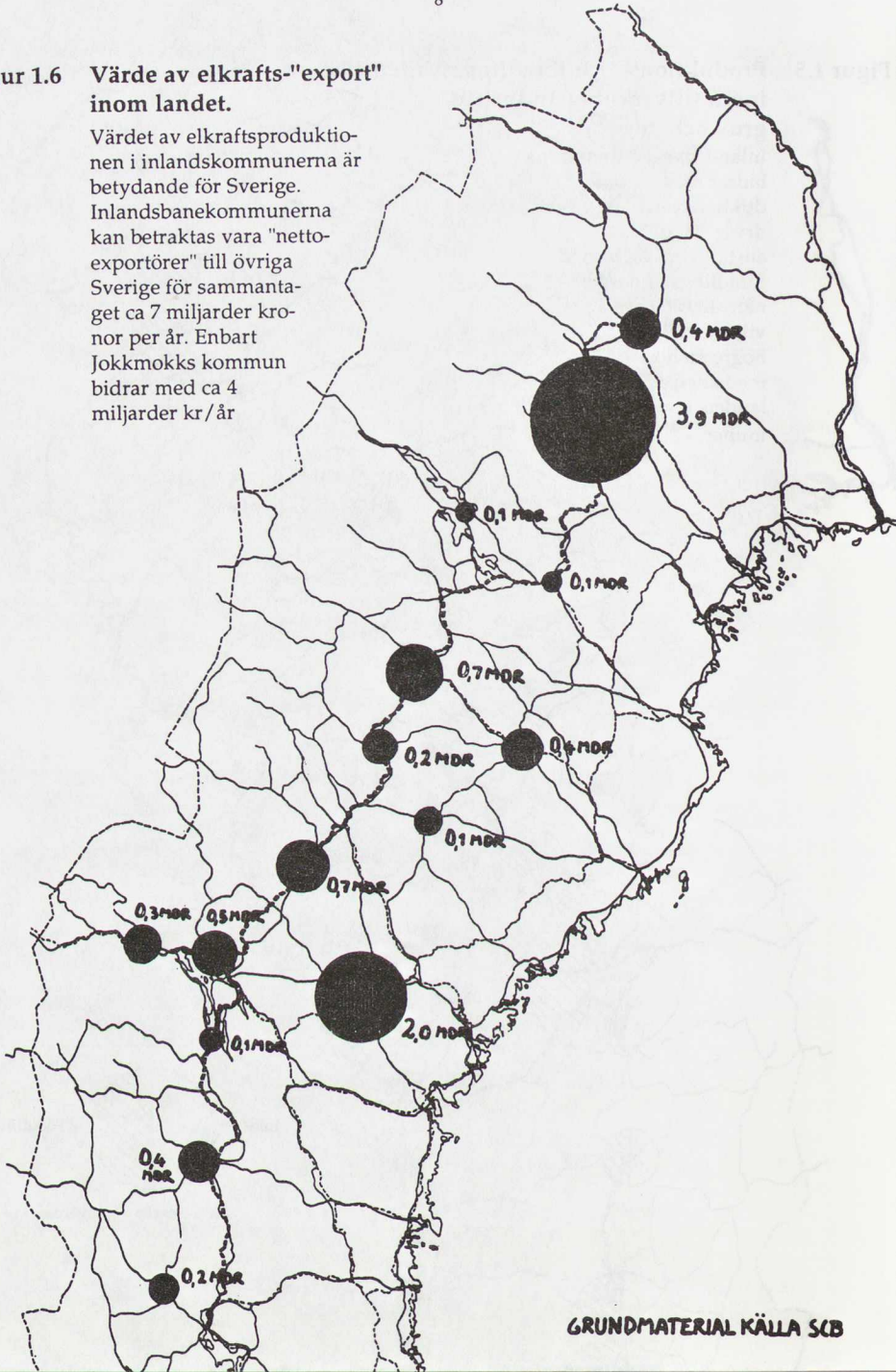
Figur 1.5 Produktions- och förädlingsvärden 1989 inom tillverkningsindustrin, gruv och mineral.

Inlandsbanekommunerna bidrar med ett produktionsvärde av drygt 900 000 kr/anställd och år, varvid förädlingsvärdet är nära 420 000 och år, vilket är 70 000 högre än hos medianen av landets kommuner.



Figur 1.6 Värde av elkrafts-"export" inom landet.

Värdet av elkraftsproduktionen i inlandskommunerna är betydande för Sverige. Inlandsbanekommunerna kan betraktas vara "netto-exportörer" till övriga Sverige för sammantaget ca 7 miljarder kronor per år. Enbart Jokkmokks kommun bidrar med ca 4 miljarder kr/år



Norra inlandet som helhet bidrar med stora turistiska värden för övriga Sverige. I ett Europaperspektiv har denna del av Sverige särskilda kvaliteter genom sin karaktär av enda kvarvarande orörda vildmark. Omsättningen inom samtliga inlandskommuner från svenska turister ligger på ca 5 miljarder kronor /år, varav inlandsbanekommunerna torde svara för drygt hälften. Vårvinterns skidåkning är dominerande vad gäller kapacitetsutnyttjandet. **Betydande ledig kapacitet finns sommartid inom hotell, stugbyar och vandrarhem** (fig 1.7). Dessutom medger sommaren starka utökningar inom camping. Särskilt stora lediga kapaciteter finns inom de utpräglade alpina turistområdena Härjedalsfjällen och Åre. Betydande ledig kapacitet finns även för anläggningar i Bergs kommun, Dorotea, Storuman, Sorsele, Arjeplog, Arvidsjaur samt Gällivare. De goda möjligheterna till camping innebär dock att potentialer för ökad turism finns i samtliga inlandskommuner. **För att bättre ta tillvara dessa resurser har Inlandsbanan och Inlandsvägen betydelsefulla roller, eftersom dessa transportinfrastrukturer för in turister i området.**

1.3 Arbetsmarknaderna i inlandet behöver ökad differentiering

Inlandsbanekommunernas arbetsmarknader har mycket varierande funktion (fig 1.8 och 1.9). Östersundsregionen har en förhållandevis stor och differentierad arbetsmarknad med goda sysselsättningsmöjligheter för både kvinnor och män och för både äldre och ungdomar. Även Siljansbygden har någorlunda väl fungerande arbetsmarknad, där Mora har särskild betydelse. I övrigt bildar inlandsbanekommunerna relativt sett mycket små och avståndsmässigt mycket avgränsade arbetsmarknader i förhållande till omgivningen. Detta ställer särskilda krav på hög differentiering inom varje liten arbetsmarknad. I realiteten har emellertid de små inlandskommunerna ofta mycket enahanda arbetsmarknader. Som följd härav blir förvärvsfrekvenserna betydligt lägre än riksgenomsnittet och arbetslösheten högre i synnerhet för kvinnor och ungdomar, vilket under drygt tre decennier bidragit till en avsevärd nettoflyttningsförlust.

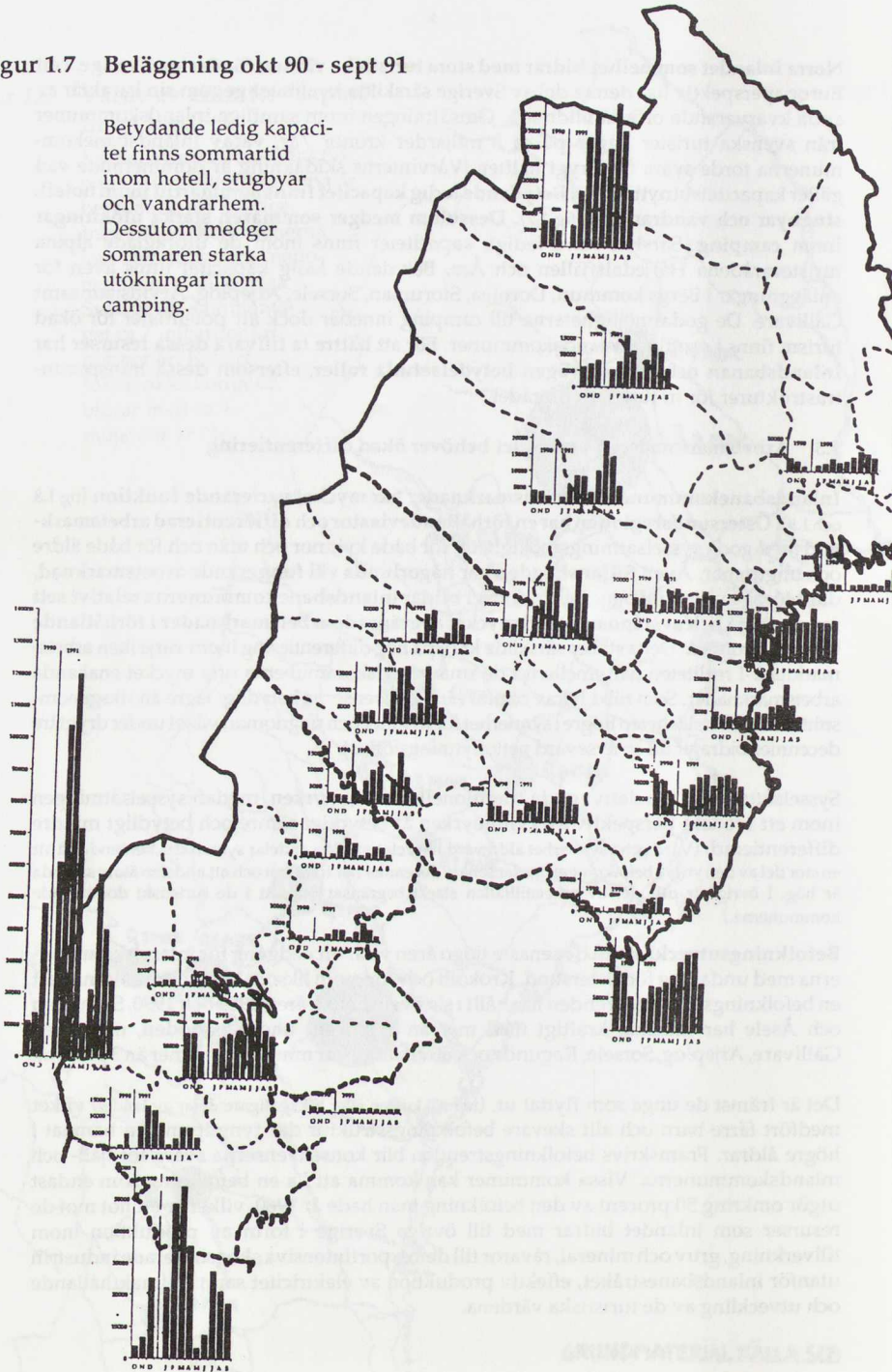
Sysselsättningen är relativt god i traditionellt manliga yrken, medan sysselsättningen inom ett bredare perspektiv av kvinnoyrken är betydligt sämre och betydligt mindre differentierad. (Vård och i synnerhet äldrevård har relativt höga andelar sysselsatta beroende på att en stor del av den yngre befolkningen under senare decennier har flyttat ut och att andelen äldre sålunda är hög. I övrigt är utbudet av arbetstillfällen starkt begränsat fränsett i de turistiskt dominerade kommunerna.)

Befolkningsutvecklingen de senaste tjugo åren visar en nedgång för inlandskommunerna med undantag för Östersund, Krokom och Åre, som liksom kustkommunerna haft en befolkningsökning. Trenden har hållt i sig även mellan åren 1985 och 1990. Storuman och Åsele har minskat kraftigt med mer än 5 procent under perioden, men även Gällivare, Arjeplog, Sorsele, Ragunda och Strömsund har minskat med mer än 3 procent.

Det är främst de unga som flyttat ut, (ner till kusten eller till sydligare delar av landet) vilket medfört färre barn och allt skevare befolkningsstruktur där tyngdpunkten hamnat i högre åldrar. Framskrivs befolkningstrenden blir konsekvenserna svåra för fjäll- och inlandskommunerna. Vissa kommuner kan komma att ha en befolkning som endast utgör omkring 50 procent av den befolkning man hade år 1960, vilket är ett hot mot de resurser som inlandet bidrar med till övriga Sverige i form av produktion inom tillverkning, gruv och mineral, råvaror till den exportintensiva skogsbaserade industrin utanför inlandsbanestråket, effektiv produktion av elektricitet samt vidmakthållande och utveckling av de turistiska värdena.

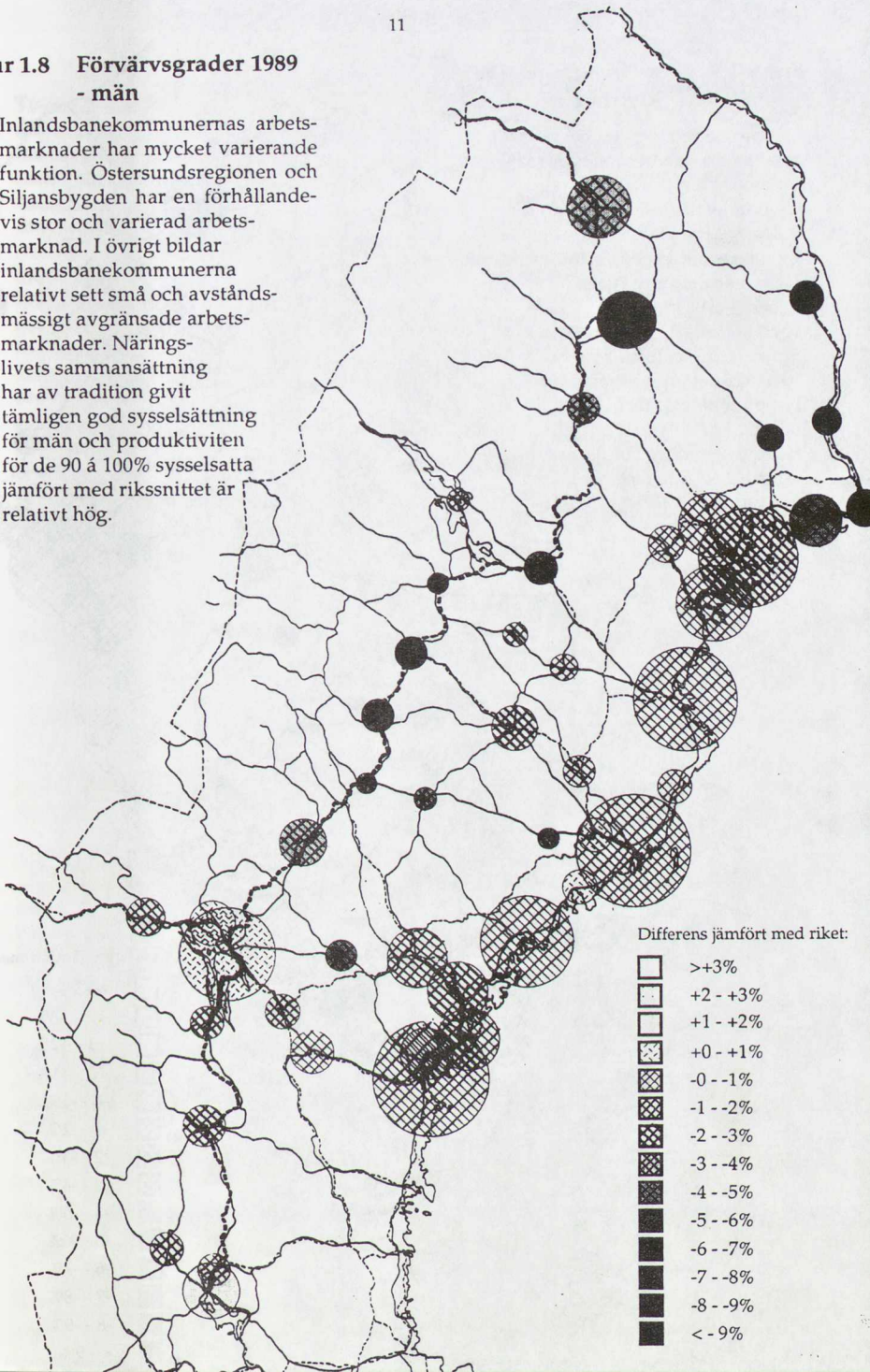
Figur 1.7 Beläggning okt 90 - sept 91

Betydande ledig kapacitet finns sommartid inom hotell, stugbyar och vandrarhem. Dessutom medger sommaren starka utökningar inom camping.



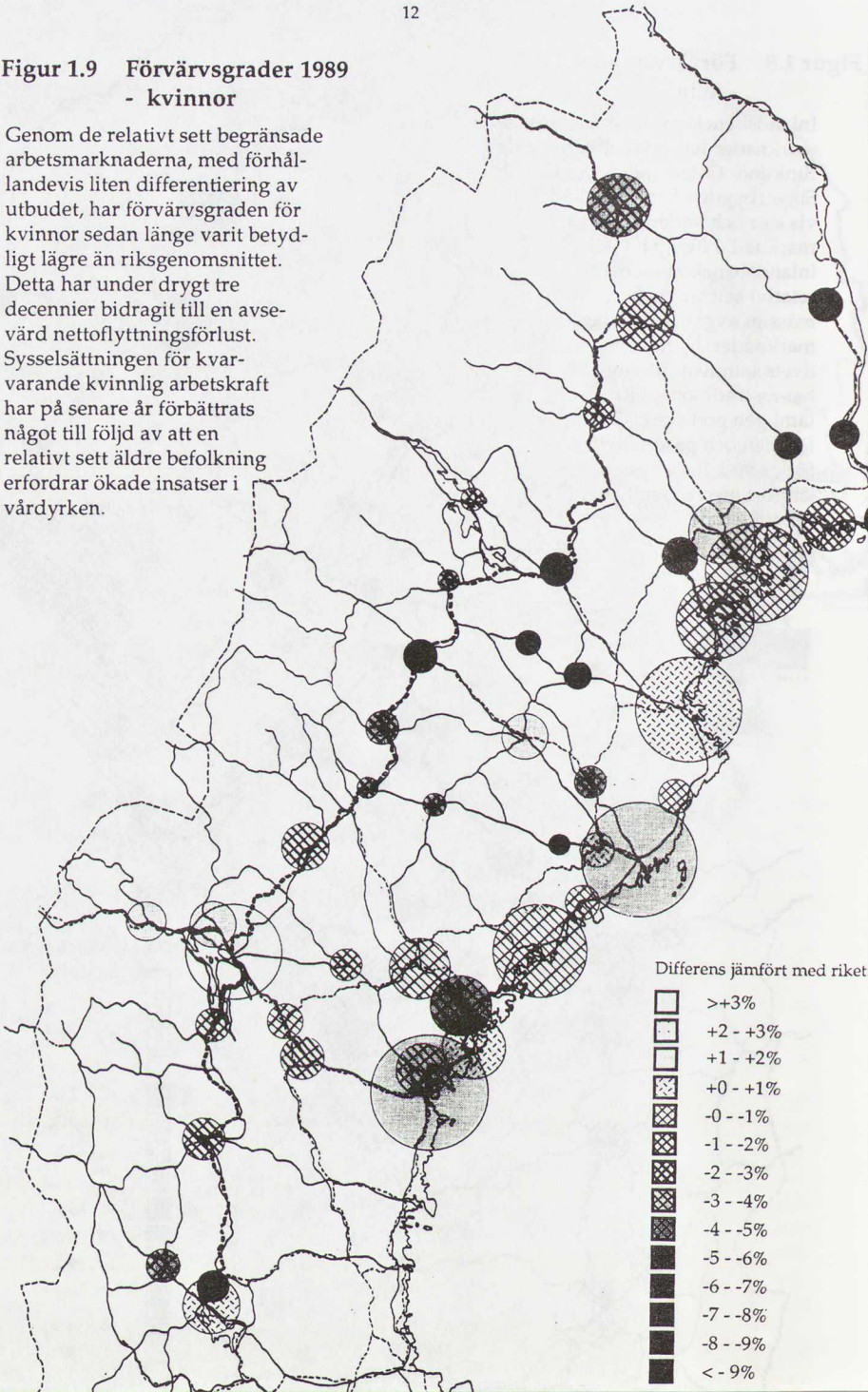
Figur 1.8 Förvärvsgrader 1989
- män

Inlandsbanekommunernas arbetsmarknader har mycket varierande funktion. Östersundsregionen och Siljansbygden har en förhållandevis stor och varierad arbetsmarknad. I övrigt bildar inlandsbanekommunerna relativt sett små och avståndsmässigt avgränsade arbetsmarknader. Näringslivets sammansättning har av tradition givit tämligen god sysselsättning för män och produktiviten för de 90 å 100% sysselsatta jämfört med rikssnittet är relativt hög.



Figur 1.9 Förvärvsgrader 1989 - kvinnor

Genom de relativt sett begränsade arbetsmarknaderna, med förhållandevis liten differentiering av utbudet, har förvärvsgraden för kvinnor sedan länge varit betydligt lägre än riksgenomsnittet. Detta har under drygt tre decennier bidragit till en avsevärd nettoflyttningsförlust. Sysselsättningen för kvarvarande kvinnlig arbetskraft har på senare år förbättrats något till följd av att en relativt sett äldre befolkning erfordrar ökade insatser i vårddyrken.



Turismen är en mycket betydelsefull näring för att uppnå både en mer differentierad arbetsmarknad och ett mera differentierat nöjes- och kulturutbud. En väl fungerande turismnäring är sålunda berättigat att betrakta som en slags katalysator för att få samhället som helhet att fungera väl i inlandsbanestråket. Välfungerande arbetsmarknader är härvid av stor betydelse för att långsiktigt kunna upprätthålla och vidmakthålla den höga produktivitet som idag råder inom huvuddelen av näringslivet.

Att kunna arbetspendla innebär, liksom en ökad differentiering av arbetsmarknaden inom den egna kommunen, större möjligheter för den enskilde att kunna få ett arbete som överensstämmer med utbildning och önskemål. Arbetspendling är naturligtvis även viktigt för näringslivets kompetensförsörjning. Arbetspendlingen är mer omfattande för män än för kvinnor och männen är även mer benägna att långpendla. Detta kan förklaras av kvinnors deltidarbete samt ansvar för hem och barn. Bilderna visar även att arbetspendlingen är mest omfattande omkring de större tätorterna, samma stråk som har de bästa kollektiva förbindelserna. Detta visar att tillgängligheten har en avgörande betydelse tillsammans med inpendlingsortens storlek. Vissa kommuner fungerar, och kan i framtiden fungera, som "stödjepunkter" i inlandet. Sådana orter är Gällivare, Storuman, Vilhelmina, Lycksele och Östersund och Sveg.

1.4 Även inlandskommunerna behöver god tillgänglighet till utbildning, vilket dock hämmas av långa avstånd och lågt underlag för den kollektiva trafiken

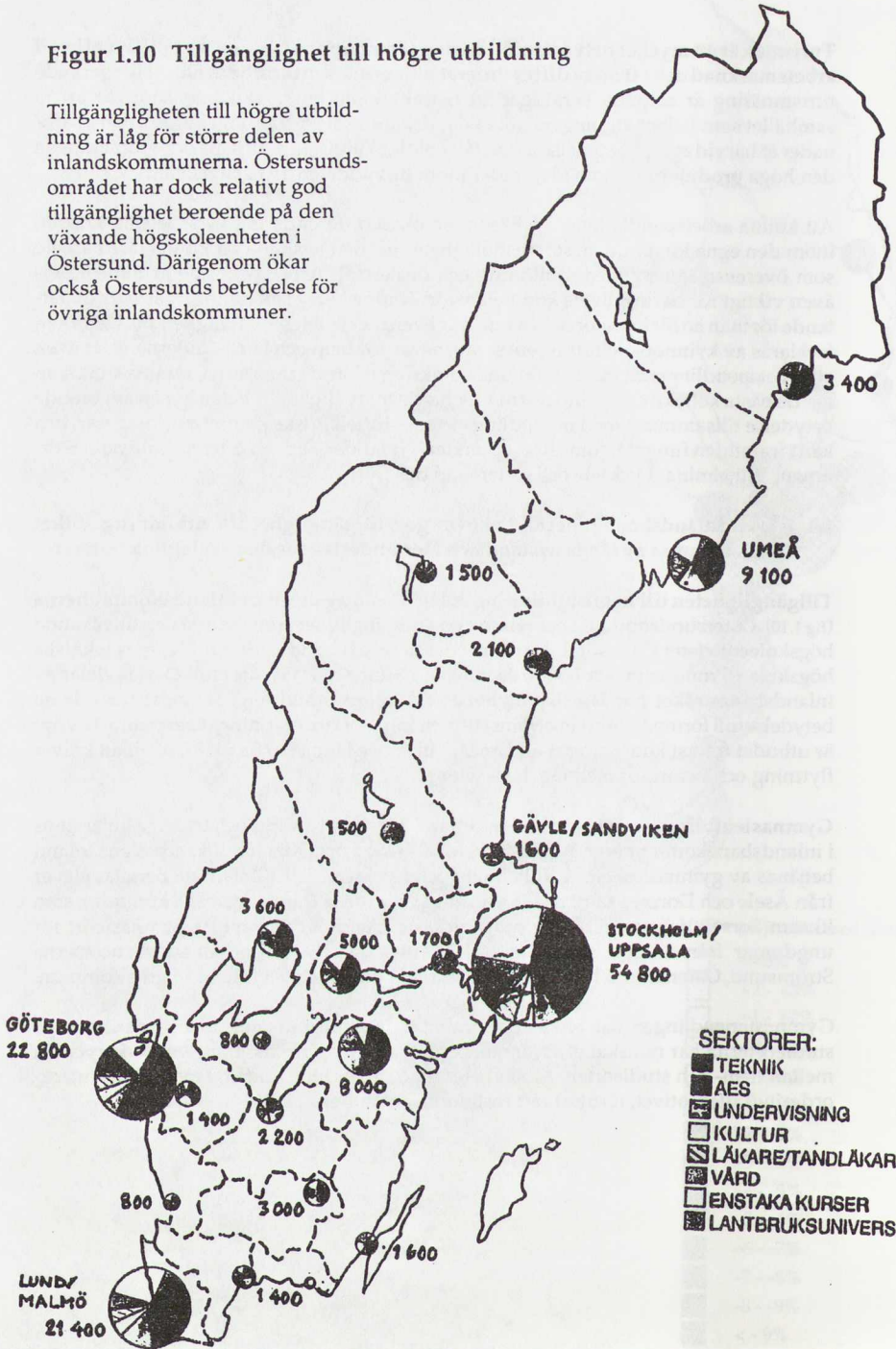
Tillgängligheten till högre utbildning är låg för större delen av inlandskommunerna (fig 1.10). Östersundsområdet har relativt god tillgänglighet beroende på den tillväxande högskoleenheten i Östersund. Här finns också relativt god närhet till Norges tekniska högskola i Trondheim och högskoleenheten i Sundsvall/Härnösand. Övriga delar av inlandsbanestråket har låg tillgänglighet till högre utbildning. Inlandsbanan är en betydelsefull förmedlande länk främst till och från högre utbildning i Östersund. I övrigt är utbudet främst koncentrerat till Umeå, Luleå och Uppsala/Stockholm, vilket kräver flyttning och hemresor med tåg, buss eller bil.

Gymnasieutbildningen i Norrbottens inland är relativt spridd och treåriga linjer finns i inlandsbanekommunerna Arvidsjaur, Jokkmokk och Gällivare. Västerbottens inland betjänas av gymnasieskolor i Vilhelmina och Lycksele. Till Vilhelmina pendlar elever från Åsele och Dorotea samt några procent av eleverna från Storumans kommun, som liksom Sorsele främst riktar sig mot Lycksele. Även Arvidsjaur är gymnasieort för ungdomar från Sorsele. I Jämtlands län finns treåriga linjer i inlandsbaneorterna Strömsund, Östersund och Sveg. Till Östersund pendlar elever från bl a Bergs kommun.

Gymnasiependlingen har blivit mer omfattande under 80-talet. Inackorderingen på studieorterna har minskat eftersom eleverna har fått större möjligheter att dagpendla mellan hem- och studieorten. Möjligheter till dagpendling eftersträvas framför inackorderingsalternativet, förutsatt att residerna är rimliga.

Figur 1.10 Tillgänglighet till högre utbildning

Tillgängligheten till högre utbildning är låg för större delen av inlandskommunerna. Östersundsområdet har dock relativt god tillgänglighet beroende på den växande högskoleenheten i Östersund. Därigenom ökar också Östersunds betydelse för övriga inlandskommuner.



2. Turism i inlandet

2.1 Allmänt

Norra inlandet har en roll både i Norden och för Europa vad gäller rekreation, främst vad avser natur (t ex tillgång på vildmark) och vintersport. Svenska turister är dock idag helt dominerande och i synnerhet turister från det egna länet och grannlänen. Under senare år kan vi observera att norra Inlandet har fått ökad betydelse för finländare vad gäller alpin vintersport och för norrmän som genomresestråk sommartid mot Bottenviken och Bottenhavet. Med en ökad integration med övriga Europa kommer norra inlandet att öka i betydelse för den stora Europeiska marknaden med 300 miljoner invånare i Väst- och Sydeuropa.

För inlandet gäller att antalet besökare varierar med säsongerna i större utsträckning än vid kusten. (Momsinförandet på resor den 1 jan resulterade i minskat resande vilket innebär att perioden okt - dec -90 ligger högt i förhållande till de övriga månaderna. Trots detta finns fortfarande samma tydliga variationer mellan årstiderna.)

Fjällvärlden i Jämtlands län lockar främst med skidåkning och säsongen börjar redan i december, någon månad tidigare än i Norr- och Västerbotten. Även under sommaren kommer många besökare. Lågsäsong är oktober, november, maj och till viss del även juni månad. I Norr- och Västerbottens fjällregioner inträffar lågsäsong något senare. Norrbottens inland har sina flesta besökare under sommarmånaderna men även under mars och april dras många skidturister till Norrbottensfjällen.

Det är önskvärt med en utjämning av årstidsvariationerna inom besöksnäringen. De säsongsvariationer som finns innebär trängselproblem vid högsäsong och ineffektivt resursutnyttjande under lågsäsong. För att komma runt problemet satsar vissa hotell och förläggningar under lågsäsong på exempelvis konferenser, medan andra stänger för säsongen. Ett antal av de åtgärder som är möjliga för att minska säsongsvariationerna ligger inom kommunikationsområdet. En upprustning av Inlandsvägen till kontinuerlig, hög standard och utveckling av Inlandsbanans turisttrafik är av strategisk betydelse för ett ökat resursutnyttjande maj-oktober och för att ge underlag för utbyggd service i tätorterna. Bland Sveriges Turistråds marknadsaktiviteter 91/92 finns bl a att utveckla resor på temat sport, motion och friskvård i säsongsförlängande syfte.

Eftersom utländska turister bedöms vara en starkt ökande marknad är det väsentligt att fråga sig hur utländska turister upplever Sverige. Det är framför allt **landskapet, tillgången på orörd natur och välbevarad miljö samt olika aktiviteter med anknytning till naturen och miljön** som upplevs som Sveriges starka sidor. **Motiven är i given ordning: skönheten, frånvaron av massturism, välbevarad miljö, lugn och ro och intressanta rundresemöjligheter** – tillgångar som är uppenbara i norra Sverige.

Sverige är värdland för ett avsevärt antal norska och finska turister som hittills helt dominerat bland de utländska turisterna. Finländarna besöker ofta fjällregionen under vintersäsongen och norrmännen den norrländska kusten och Finland under sommartid. Av besökarna i Jämtlands län år 1990 var 8 procent från Norge och 2 procent från Finland. Motsvarande för Västerbotten var 8 resp. 7 procent och för Norrbotten 9 resp. 3 procent.

Populäraste turistlänen för norrmännen (räknat i antal kommersiella gästnätter) under sommarsäsongen 1990 var Göteborgs- och Bohus län och Värmland (299 000 resp 172 000). Därefter följde Norrbotten (123 000), Jämtlands län (117 000) och Västerbotten (100 000). För vintersäsongen samma år hade Göteborgs- och Bohus län och Stockholm flest besökare (41 000 resp. 40 000). Därefter hade Jämtlands län (24 000) och Norrbotten (13 000) flest besökare. De vinterorter som har flest besökare från Norge var Åre/Storlien i Jämtlands län, Tärnaby i Västerbotten samt Riksgränsen och Dundret i Norrbotten.

Populära resmål för besökare från Finland (räknat i antal kommersiella gästnätter) sommarsäsongen år 1990 var Stockholm (110 000), Västerbotten (62 000) och Norrbotten (32 000). Under vintertid: Stockholm (47 000), Västerbotten (34 000) och Jämtland (22 000). Populära turistmål vintertid för de finländska besökarna var Åre och Vemdalen i Jämtlands län, Tärnaby/Hemavan i Västerbotten samt Dundret i Norrbotten (även sommartid). Över 50 procent av arbetstagarna i Finland har semester under juli månad. I framtiden väntas mönstret bli mer utspritt, eftersom man i större utsträckning tar ut semester i kortare perioder. Under vintern koncentreras resandet till sportlovsveckorna 8-11.

Inlandsbanesemestern består av olika kombinationer av själva resan och av anknyttande aktiviteter. Kvaliteten i själva resan kan vidareutvecklas, dels vad gäller fordonens komfort och "inre aktivitetsutbud", dels vad gäller turtäthet och anknyttande förbindelser.

Vad gäller komforten i fordonen kan man dels tänka sig en vidareutveckling av Y1-motorvagnarna med luftkonditionering, bekvämare stolar, konferensmöjligheter etc. Man kan också komplettera med specialtåg särskilt i samband med de största turistströmmarna vid midsommar resp i juli månad. Dessa specialtåg kan vara loktåg, upprustade Y3-tåg ("kameler"), inhyrda IC3-tåg etc. Inlandsbanestråket har turistiska potentialer både vad gäller aktiviteter längs själva Inlandsbanan och vad gäller anknytning till näraliggande turism-områden. Utvecklingen av turismaktiviteterna behöver grundas på marknaden och att denna består av många olika segment. Förenklat kan dessa skildras med nedanstående exempel, vartill man kan tänka sig många mellanformer.

"Safariturismen" bygger på att turisten vill åka och bo bekvämt och inte vill ägna sig åt alltför mycket av eget organiserande för att ta del av olika exotiska inslag från Europas sista vildmark. Kostnaderna är för denna grupp ofta av underordnad betydelse. Potentiella turister för detta upplägg kommer från olika länder i Centraleuropa. För denna grupp, som i hög grad består av något mer medelålders, bedöms bekväma specialtåg särskilt lämpade.

"Upplevelseturismen" sätter särskild vikt vid nära kontakter med landets/landsdelens naturupplevelser, kultur och människor. Bra komfort på tågen är mindre betydelsefull för denna grupp, medan flexibilitet och valmöjligheter är av större betydelse. Målgruppen för denna turism är i första hand sydsvenskar och yngre centraleuropeer. Moderniserade Y1:or klarar till stor del målgruppens förväntningar på standard (vilket bl a framgår av de intervjuundersökningar som gjorts på Inlandsbanetågen). För att denna målgrupp kan ev kombination av Inlandsbanan och fiske var en utvecklingsbar nisch.

I huvudsak samtliga kommuner utgör knutpunkter på väg in i fjällområdena. En välplanerad samordning av Inlandsbanan och anknyttande busstrafik har därför möjlighet att höja den turistiska tillgängligheten avsevärt och därmed att bidra till förbättringar för turismnäringen. Ett välfungerande turistiskt utbud innefattar också välfärdsmässiga aspekter både för svenska turister (vanligen från övriga Sverige) och andra turister från Europa och mera fjärran belägna underlagsområden.

De turistiska utvecklingspotentialerna behandlas närmare i en särskild utredning, som utförts av Christer Magnusson och Anders Gustrin i samarbete med och Turismutveckling AB.

2.2 Turismens nuvarande ekonomiska betydelse för inlandskommunerna

Under 1991 hade inlandskommunerna (Inlandsbanekommunerna samt närliggande inlands- och fjällkommuner) enligt Sveriges Turistråd totalt ca 17,4 miljoner övernattningar, varav 15,7 miljoner övernattningar i samband med fritidsbesök och 1,7 miljoner övernattningar i samband med arbetsresor. Dessutom gjordes ca 2,2 miljoner dagbesök i samband med fritids- och arbetsresor.

Dessa finns fördelade på hemortsregioner, genomsnittligt antal övernattningar/resa inom inlandskommunerna. (Vår bearbetning baseras på data hämtade från Sveriges Turistråd - Turist- och resedatabasen, TDB.)

HEMREGION Tusental svenska turister 1991	TOTALT		FRITID		ARBETE	
	Över- nattning	Dag- besök	Över- nattning	Dag- besök	Över- nattning	Dag- besök
Norrland (BD,AC,Y,Z,X län)	9 000	1 800	8 000	1 200	1 000	500
Stockholm, Uppsala	4 000	65	3 700	40	300	20
S,T,W,U län	2 000	320	1 800	220	200	100
Övriga län	2 400	40	2 200	30	200	0
Summa:	17 400	2 225	15 700	1 490	1 700	620

Härtill kommer ca 20 % utländska turister.

Utifrån beräkningsanvisningar från Sveriges Turistråd* genererar dessa följande: (Avser fritids- och arbetsresor, övernattning och dagbesök)

Hemort	Omsättning (omsättnings- beroende)	Årsarbeten	Statsskatte- intäkter	Kommunal- skatteintäkter
	Mkr		Mkr	Mkr
Hela Sverige	4 000	12 200	2 000	120
Norrland	2 200	6 500	1 100	65
Utom Norrland	1 800	5 700	900	55

* "Besöksnäringens regionala effekter på ekonomi och sysselsättning", rapport 1987:7

Härtill kommer den utländska andelen med ytterligare åtminstone 20 %.

1991 fördelades de svenska övernattningarna i inlandskommunerna enligt följande:

Hotell	7 %
Vandrarhem	2 %
Hyrda stugor	28 %
Camping	6 %
Fri camping	5 %
Eget fritidshus	25 %
Släkt/vänner	27 %

3. Trafikering, persontrafik

(I denna delutredning har ej ingått att utreda trafikering och trafikupplägg. För att skaffa en någorlunda god helhetsbild har dock genomförts en relativt noggrann studie både av trafikeringsförutsättningar och alternativa, tänkbara trafikeringar. S.k. grafer för alternativa trafikupplägg finns i ett omfattande bakgrundsmaterial.)

3.1 Inlandsbanans läge i förhållande till tätorterna

I motsats till vad som ofta framförts an knyter Inlandsbanan väl till flertalet av de tätorter som den passerar. Samordningen av tågtrafiken med anknytande busstrafik har också i flertalet fall goda förutsättningar, med samordnade stationslägen eller korta gångavstånd. Av kommunhuvudorterna har från norr till söder **Gällivare**, **Jokkmokk**, **Dorotea**, **Vilhelmina**, **Storuman** och **Orsa** både centralt stationsläge och god samordning med busstrafiken. I **Mora** och **Sorsele** är samordningen av buss- och järnvägstrafik bristfällig, men järnvägsstationen ligger i båda fallen relativt centralt och i Sorsele betydligt centralare än busstationen.

Några huvudorter har järnvägsstationen något perifert placerad i samhället. Det gäller **Arvidsjaur**, **Svenstavik** och **Sveg** (ca 500 à 700 meter från centrum). **Svenstavik** kan få en betydligt bättre anslutning vid ett planerat nybygge av busstation, vilket även skulle ge samordning av buss- och tågtrafik mycket centralt (Den planerade busstationen är placerad vid Inlandsbanan och behöver endast kompletteras med en perrong). **Sveg** har samordnad buss- och järnvägsstation, medan samordning saknas i **Arvidsjaur**.

Strömsund ligger visserligen vid ett stickspår till Inlandsbanan, men järnvägsstationen ligger relativt centralt och med rätt trafikupplägg kan rationell trafik med Inlandsbanan komma till stånd (Trafik fanns t o m våren 1990).

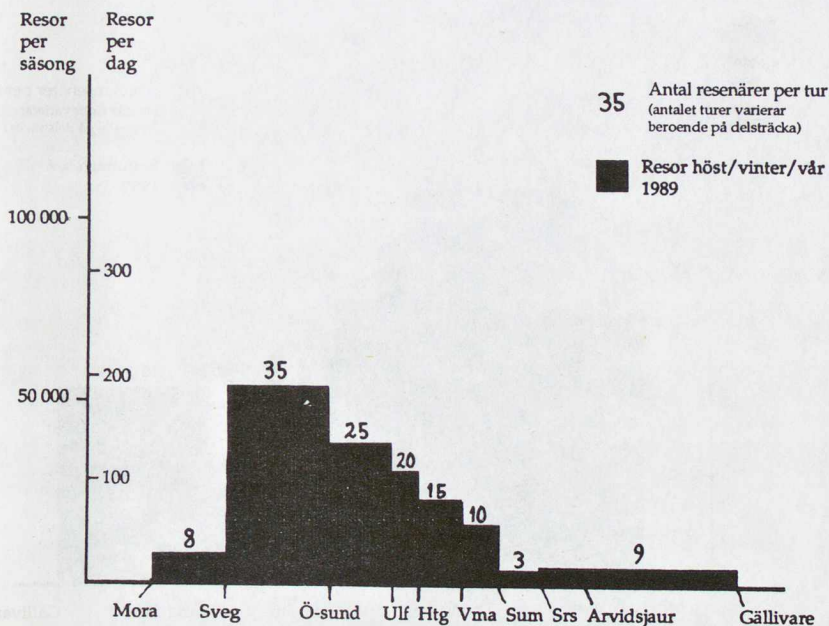
Förutom kommunhuvudorterna ansluter Inlandsbanan också till en rad mindre orter. Bland de större av dessa har **Hoting** centralt stationsläge, med samordnad järnvägs- och busstation. Även stationen i **Brunflo** ligger centralt. Inlandsbanan ansluter också väl till **Porjus**, **Moskosel**, **Kåbdalis**, **Auksjaur**, **Blattnicksele**, **Meselefors**, **Tandsbyn**, **Fåker** och **Hackås**, förutom ett stort antal mindre byar.

Endast ett fåtal tätorter längs Inlandsbanan saknar helt kontakt med banan, nämligen **Hammerdal** söder om Strömsund och **Ytterhogdal**, **Rätan** och **Älvros** nordost om Sveg (Ytterhogdal och Älvros har dock stationer, men på alltför långt avstånd från samhällena). Tätorterna längs Inlandsbanestråket har tillsammans ca 114 000 invånare av totalt 193 000 kommuninnevånare. Banan ansluter till tätorter med ca 107 000 personer (94%). Ca 87 000 personer (76 %) har anslutning centralt i tätorten. Ca 24 000 (21%) har mindre central anslutning. Endast ca 7 000 personer (6 %) saknar helt anslutning (inklusive Strömsund som med anpassat trafikupplägg dock kan få god anslutning).

3.2 Trafikflödesstatistik

Inlandsbanan har beroende på oklarhet i framtidsförutsättningar trafikerats på varierande sätt under senare år. För att få en utgångspunkt för resonemangen kring trafikeringen utgår vi här från den trafikering, som rådde 1988/1989. Statistik har från olika källor sammanställts avseende trafikeringssperioden höst + vinter + vår samt sommarperioden 10/6-20/8. Se diagram 3.2:1 resp 3.2:2 Av diagrammen framgår att antalet turer per dygn varierar mellan olika delsträckor, särskilt höst/vinter/vår. Den högsta turtätheten 6 turer per dygn gällde på delsträckorna Sveg-Östersund-Storuman. Mora-Sveg har haft 4 turer per dygn och Storuman-Sorsele 2,5. Sorsele-Arvidsjaur-Gällivare hade 2 turer per dygn.

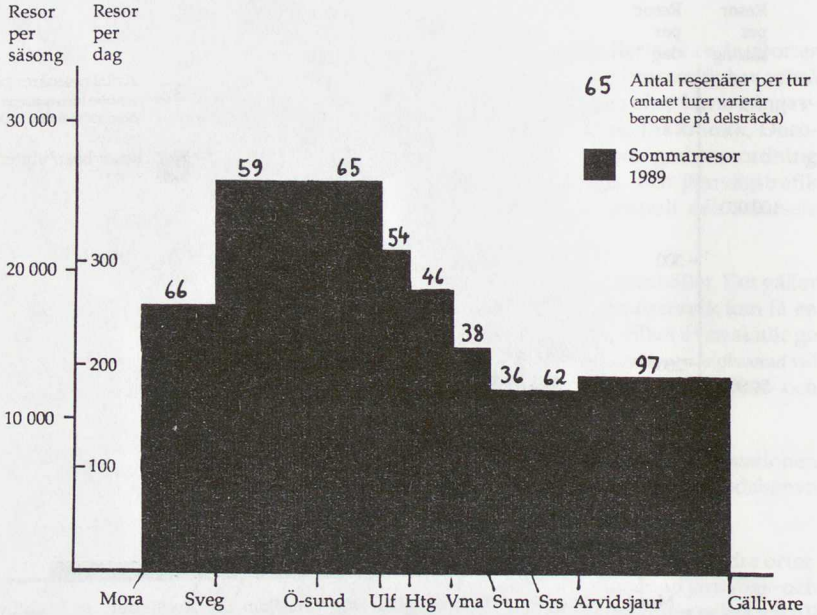
Diagram 3.2:1 Resandestatistik höst/vinter/vår 1988/89



* Redovisade resor avser hela eller delar av respektive delsträcka.

Antalet passagerare per tur varierar relativt starkt mellan de olika delsträckorna. Under **höst-, vinter-, vårperioden** har antalet resenärer varit störst på sträckan mellan Sveg och Östersund, ca 40 per tur, medan det har varit minst på sträckan mellan Storuman och Sorsele, ca 3 per tur. Alla resenärer på resp delsträcka har inte åkt hela sträckan, utan har stigit på och av på mellanstationer (beroende på förekomsten av dessa). Som exempel kan nämnas att på delsträckan Östersund-Sveg har flertalet av resenärerna funnits på tågen strax söder om Östersund, och en på de olika mellanstationerna successiv avtrappning av antalet resenärer har skett ned mot Sveg. Sträckan representerar en befolkning av nära 5 000 personer i Brunflo, vardera 500 i Tandsbyn och Hackås, ca 1000 personer i Svenstavik och ca 500 i vardera Åsarna och Rätan.

Diagram 3.2:2 Resandestatistik sommaren 1989



* Redovisade resor avser hela eller delar av respektive delsträcka.

Under **sommarperioden** har resandet en annan struktur, varvid en stor andel av resorna är turistiska resor. Höst-vinter-vår-resandet har en bedömd medelreslängd av ca 11 mil, medan sommarresandet har en bedömd medelreslängd av 45 à 50 mil. Även sommarresandet har en viss topp kring Östersund, men resandet är betydande också ut mot Inlandsbanans bägge ändpunkter. Eftersom antalet tågturer per dygn är mindre närmast ändpunkterna blir belastningen även där per tåg ofta relativt stor. Närmast Gällivare har därför medelantalet resenärer varit 90 à 100 under sommarperioden.

En genomgång av den s.k. "tågplusstatistiken" fr o m juni t o m december, visar de viktigare omstigningspunkterna i inlandsstråket mellan SJ:s tågtrafik och den regionala tåg- och busstrafiken. Redovisningen i fig 3.2:3 avser här resor med mål i inlandet. (Den omvända bilden torde således råda för återresorna.)

Biljettsamarbetet "tågplus" har inte förekommit längre tid än fr o m juni -91, varför det ännu inte är möjligt att beakta vårvinterns resande. Därför får man resonemangsmässigt beakta resandet under vårvintern, i synnerhet resandet till/från skidsportorterna.

Omstigningsstatistiken visar att det finns några tydliga omstigningsknutpunkter mellan SJ:s tåg och regional tåg- och busstrafik till/från inlandet. I detta sammanhang räknas både Inlandsbanan och tvärbanan Hällnäs-Storuman som regional trafik. Även omstigningar från tåg till tåg framgår således ur den redovisade statistiken.

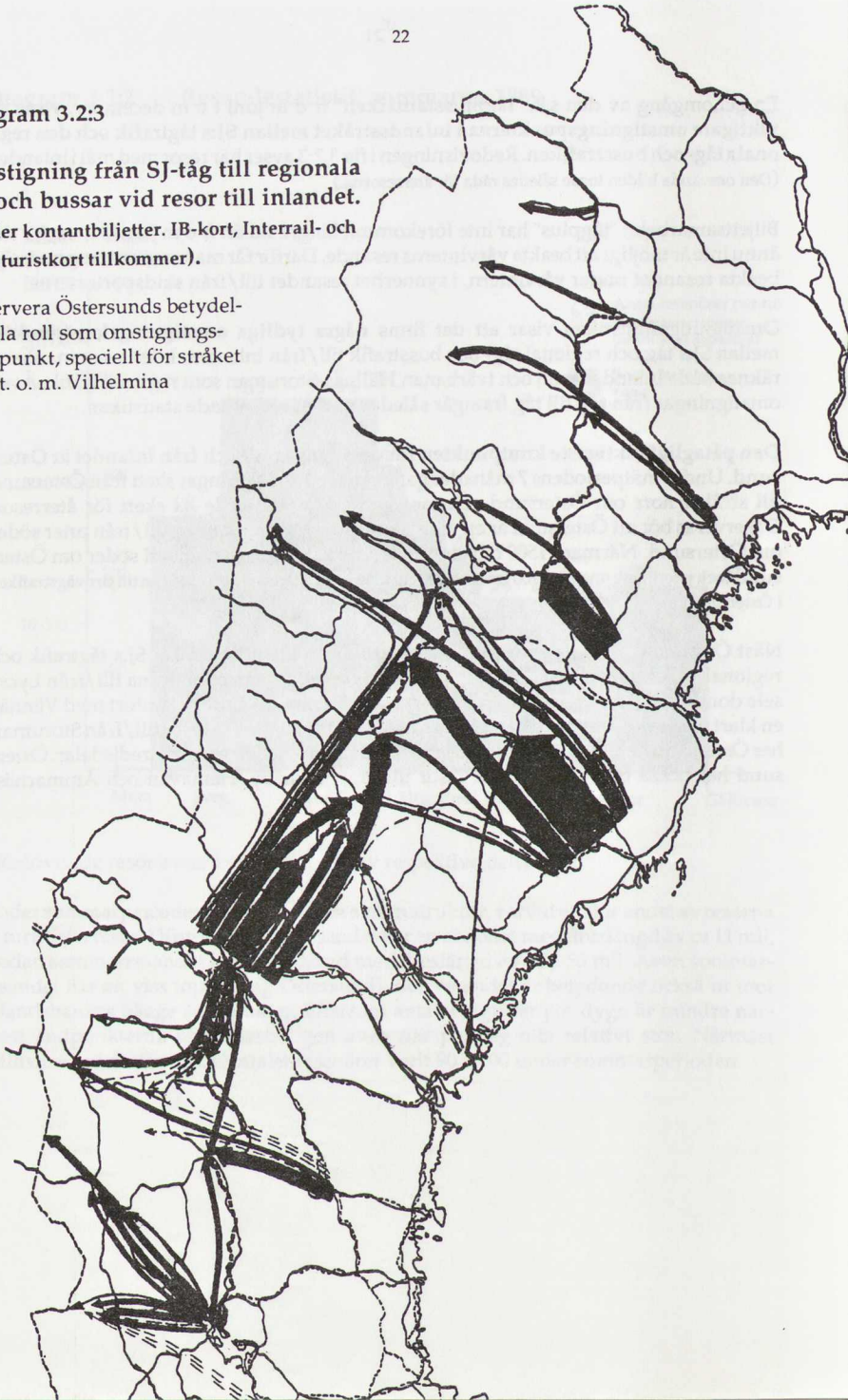
Den påtagligt viktigaste knutpunkten för omstigning till och från inlandet är Östersund. Under mätperiodens 7 månader har över 4000 omstigningar skett från Östersund till stråket norr om Östersund och motsvarande antal torde ha skett för återresor. Observeras bör att Östersund är en viktig knutpunkt även för resor till/från orter söder om Östersund. Närmare 1500 omstigningsresor har sålunda haft mål söder om Östersund (och ytterligare ungefär 1500 torde ha startat söder om Östersund och knutit an till järnvägstrafiken i Östersund).

Näst Östersund är omstigningsfrekvensen till/från inlandet mellan SJ:s tågtrafik och regional kollektiv trafik störst i Vännäs. Här är omstigningsresenärerna till/från Lycksele dominerande, därefter till/från Storuman. Östersund är dock jämfört med Vännäs en klart tyngre knutpunkt till alla orter söder om Storuman. För resor till/från Storuman har Östersund och Vännäs marknadsandelar på en tredjedel resp. två tredjedelar. Östersund har också omstigningar för resor till/från Tärnaby/Hemavan och Ammarnäs.

Diagram 3.2:3

Omstigning från SJ-tåg till regionala tåg och bussar vid resor till inlandet.
(Gäller kontantbiljetter. IB-kort, Interrail- och Nordturistkort tillkommer).

Observera Östersunds betydelsefulla roll som omstigningsknutpunkt, speciellt för stråket upp t. o. m. Vilhelmina



Knutpunkten Långsele har nästan ingen betydelse alls för resor till/från inlandsbane-stråket, vilket torde hänga samman med att tågförbindelserna via Långsele går i obekväma tidslägen och dessutom har dåliga omstigningsmöjligheter till buss.

Söder om Östersund finns två viktiga knutpunkter för omstigning mellan SJ:s tågtrafik och den regionala trafiken. Ljusdal har kopplingar mot Sveg som är något tyngre än Östersunds omstigningskopplingar. Sveg nås från SJ:s trafik via omstigningar förutom från Ljusdal, både från Östersund och Mora. Ljusdalsflödet är lika stort som Östersundsflödet och Moraflödet tillsammans.

Påtagligt är att Härjedalsfjällen nås med lika eller större andelar från Östersund än från Ljusdal, medan andelarna från Mora är små, främst beroende på glesa förbindelser. Mora har i gengäld relativt stora omstigningsflöden till Sälenfjällen och Idrefjällen samt Grövelsjön.

Norr om Vännäs sker kopplingar till inlandet från SJ:s trafik främst via Jörn, Älvsbyn, Gällivare och Kiruna. Jörn har stora flöden främst till Arvidsjaur, men också till Arjeplog. Älvsbyn har omstigningsflöden både till Jokkmokk och till Kvikkjokk. Gällivare har flöden till/från Ritsem och Kiruna till Nikaluokta. Murjek finns ej med i statistiken men är en viktig station för omstigningar till/från Jokkmokk.

Statistiken gäller kontantresobetalning, vilket innebär att Inlandsbanekort, Interrailkort och Nordturistkort inte innefattas i statistiken. Omstigningspunkterna för dessa rabatterade biljettförmer torde i första hand vara Östersund, Mora och Gällivare, men även Storuman torde ha omstigningsresenärer som berör dessa kort.

Slutsatsen av denna genomgång av omstigningsresor visar mycket tydligt att Inlandsbanan via omstigning i Östersund har stor betydelse för hela stråket upp till Vilhelmina/Storuman och även för stråket ner till Härjedalen. Vidare framgår att kopplingen Sveg/Mora också har betydelse för interregionala vardagsresor.

3.3 Trafikeringsförutsättningar för Inlandsbanan

Av de förslag till sommartrafik på Inlandsbanan, IB, som tagits fram av SJ framgår att 10 - 18 motorvagnar behövs för att utföra trafiken. Från övriga delar av landet bedöms 5 - 6 motorvagnar kunna hyras in för sommartrafiken. För ett antal vagnar finns således med sommartrafik på IB ingen användning under övriga året. Det är inte heller möjligt att utan vidare utgå från att personal i ett långsiktigt alternativ kan finnas tillgänglig sommartid, utan att belasta kalkylen övriga delar av året.

Banverket bedömer att underhållssäsongen för banan måste omfatta minst 7 månader för att sommartrafiken ska kunna köras på ett betryggande sätt. Kostnaderna påverkas i liten omfattning av att trafiken begränsas till sommarsäsongen.

Mot ovanstående bakgrund kan det därför vara meningsfullt att även studera förutsättningarna för trafik övriga delar av året.

3.3.1 Sommartrafik

Den trafik som utförs sommartid bör bedrivas utifrån nedanstående förutsättningar:

Upplevelsen av resan viktig

Tidtabellsupplägget ska medge att de turister som åker IB får möjlighet att uppleva det landskap och den miljö som för en utifrån kommande besökare upplevs som säregen. Detta gäller exempelvis de milsvida myrarna, utflykter med buss in i fjälldalarna, ångbåt till/från Arjeplog och Silvermuseet, försränning i Trollforsarna, fotografering utanför tåget vid Polcirkeln osv. Hög hastighet är i sig inte primärt eftersträvansvärd, eftersom det är upplevelsen av omgivningarna som är det viktiga med färden. Konstruktionen av sommartidtabellen bör därför göras på ett sådant sätt att den medger vissa förlängda eller oplanerade uppehåll (för att ex vis stanna och släppa av och på passagerare mellan hållplatserna).

För vissa turister är det av intresse att kunna göra kortare utflykter med IB. Det är därför önskvärt att kunna göra en returresa under dagen på delsträckor. Även ortsbefolkningen har nytta av en sådan trafik.

Fördela resandeströmmarna

Under senare år har resandeströmmarna sommartid på IB varit stora. De tåg med 5 à 6 motorvagnar sammankopplade, som körs under högsäsongen är de största dieselmotorvagnståg som framförs i landet. Belastningen på kringsservicen vid banan blir därför stor när tågen kommer med åtföljande köer för resenärerna. Detta gäller bl a mat och logi. Av denna anledning samt för att sprida de positiva spin-off-effekterna geografiskt kan det vara önskvärt att fördela resenärerna på flera orter och resmöjligheter.

Tågledning

Av driftekonomiska skäl är det önskvärt att tågmötena förläggs till så få platser som möjligt. Varje tågmöte kräver enligt gällande säkerhetsföreskrifter en tågklarare på mötesstationen. Vid den uppdelning som gjordes mellan SJ och Banverket kom tågledningen att hamna hos SJ. Kostnaderna anses dock ingå i de banavgifter som erläggs till Banverket. Det är oklart huruvida detta gäller även för IB.

Kommersiellt intressanta anslutningsresor

Två tredjedelar av de som åkte IB sommaren 1991 åkte tåg till och från banan. Anslutningar med SJ:s trafik i Gällivare, Östersund och Mora är därför en viktig förutsättning vid tidtabellsarbetet. Värt att notera är att SJ under sommartid har ett visst överskott på sovvagnar. Man kan alltså klara ett ökat sovvagnsresande på Norrland under sommaren genom att mer använda befintliga sovvagnar. Det torde således vara kommersiellt intressant för SJ att öka antalet tågresor till och från IB och det är väsentligt att tidtabellen för IB medger smidiga anknypningar till/från dessa tåg.

Med nuvarande banstandard är det inte möjligt att i Gällivare lägga avgången så att anslutning finns med ankommande nattåg söderifrån och med samma IB-tåg ansluta i Östersund till avgående nattåg söderut. Motsvarande gäller för färd i omvänd riktning. En tidtabell som medger sådana anslutningar förutsätter att ett antal uppehåll under färden slopas, vilket skulle strida mot flera av de förutsättningar som redovisas ovan. Med förbättrad banstandard och höjda hastigheter, som är fullt möjliga med hänsyn till banans geometri, skapas förbättrade förutsättningar för inbördes anpassade tidtabeller.

Minst två dubbelturer per dag bör köras

Utifrån ovanstående förutsättningar kan slutsatsen dras att trafiken bör omfatta åtminstone två turer i vardera riktningen på hela IB alla dagar under turistsäsongen. I de förslag till sommartrafik som SJ gjort erfordras 18 motorvagnar för sådan trafik. För sommartrafiken 1992 behövs 25 motorvagnar enligt SJ.

3.3.2 Åretomtrafik

Som framgått av redovisningen av sommartrafiken behövs resurser för denna, som det kan vara svårt att finna meningsfull sysselsättning för under resten av året. Nedan redovisas därför några ytterligare förutsättningar för åretomtrafik.

Turisttrafik under vintern

För några årtionden sedan kördes under vintersportsäsongen sovvagnståg till och från Härjedalen vid veckosluten. Det kan finnas skäl att undersöka om tillgången på sovvagnar ånyo skulle medge detta. En fråga som då också måste utredas är tillgången på dieseldrivna tågvärmefinkor. De 8 generatorvagnar som SJ har är att karaktärisera som helt utslitna enligt uppgift från SJ. Varje generatorvagn klarar dessutom (när den är i funktion) endast 3 à 4 moderna vagnar. Generatorvagnarna kan endast placeras i början och i slutet av ett tågsätt, eftersom de inte går att passera igenom. Norska generatorvagnar kan ev. hyras in. Dessa har högre kapacitet och bättre funktion, men kräver vissa ombyggnader i de övriga vagnar som nyttjas.

Skolpendling

Skolpendling över längre avstånd finns längs IB till Jokkmokk, Arvidsjaur, Vilhelmina och Östersund. Pendling finns även till Strömsund som dock ligger vid en sidobana till IB. Kring dessa orter finns ett omfattande system av med IB parallell busstrafik som ansluter till skoltiderna. Dessa resandeströmmar är dimensionerade för busstrafiken längs större delen av IB och är därför en bra grund för ett optimalt trafikupplägg. Om buss- och tågtrafiken samordnas och eleverna åker tåg i aktuella Ortsrelationer torde betydande besparingar kunna göras i berörd busstrafik.

Arbetspendling

Arbetspendling i större omfattning finns i stråket Strömsund - Östersund - Åsarna. Denna pendling är så omfattande att det funnits underlag att bygga upp en relativt omfattande busstrafik längs IB, särskilt då söder om Östersund. Övriga pendlingsströmmar är små och har inte motiverat någon uppbyggnad av kollektivtrafik.

Högskolesor

Högskolan i Östersund ger också upphov till resor (av mindre volym), som med en anpassad tågtidtabell skulle kunna ske med tåg. Särskilt förbättras på detta sätt förutsättningarna för fortbildning för boende inom dagspendlingsavstånd.

Interregionala resor

Med ovanstående förutsättningar som grund är det möjligt och betydelsefullt att ge anslutningar till SJ:s interregionala trafik i Östersund, Mora och Gällivare.

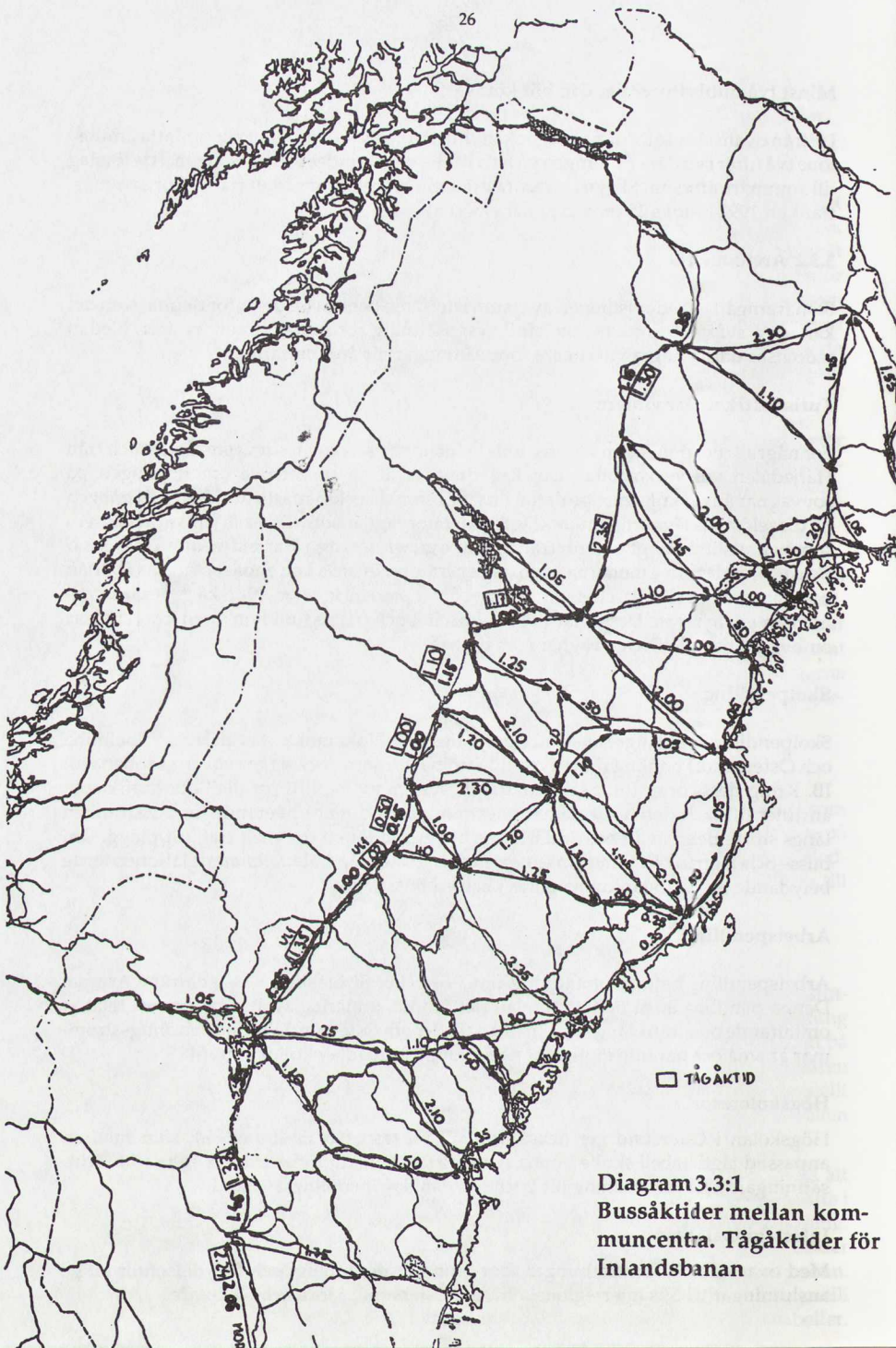


Diagram 3.3:1
Bussåktider mellan kom-
muncentra. Tågåktider för
Inlandsbanan

3.3.3 Långsiktiga utvecklingsfrågor

Vid arbetet med IB-trafiken är det två problem som ständigt återkommer.

I dag saknas en lämplig motorvagn för trafiken. TFB har genomfört ett projekt för att ta fram ett koncept på en ny motorvagn. Denna avsågs ha bättre accelerations- och gångegenskaper än den nu använda Y1. En bättre motorvagn ökar förutsättningarna för att åstadkomma en bra tidtabell för såväl sommar- som året om- trafik på IB. Studien har resulterat i tester av en ombyggd version av Y1, kallad "NY1". Den gjorda ombyggnaden kostar ca 2 mkr per fordon och avser bl a motorer, sittkomfort och luftkonditionering. Detta slag av ombyggnad är intressant även för Inlandsbanans Y1:or.

TFB studerar även förutsättningarna för att åstadkomma ett förenklat trafikledningssystem för mindre trafikerade banor. Syftet är att minska behovet av tågklarerare på stationerna. Detta skulle också öka förutsättningarna för en optimal tidtabellskonstruktion.

Betydande förkortningar av restiderna är möjliga med ett mera utvecklat självbetjäningssystem för biljetthanteringen. Idag skrivs många biljetter ut för hand vilket är mycket tidsödande. Förbättrad banstandard möjliggör också högre hastigheter i synnerhet som banans planstandard är förhållandevis god (banan är ofta rak och har på flertalet sträckor få tvära kurvor). Det är också önskvärt att genom punktvisa upprustningar kunna ta bort en del hastighetsnedsättningar. Effekterna på körtiderna kan i vissa fall vara betydande.

3.4 Alternativa framtida trafikupplägg för inlandsbanestråket

För den framtida trafikeringen behandlas här tre olika huvudalternativ:

1. All persontrafik längs Inlandsbanan på buss. (Restider enl 3.2:1)
2. **Starkt begränsad persontrafik på Inlandsbanan under trafikeringsperioden höst/vinter/vår.** Denna begränsning görs så att de viktigaste interregionala tågförbindelserna nås. Vidare körs **sommartid fullt utvecklad persontrafik** med turismriktning med upprustade motorvagnar Y1 ("NY1").
3. Ett **vidareutvecklat trafikupplägg för höst/vinter/vår** baserat på "NY 1-tåg" (15 tågsätt med en vagn i vardera. I några fall sammankopplas två vagnar.) Denna trafik kombineras med **fullt utvecklad sommartrafik** med NY 1-tåg.

Sommartrafiken i alt 2 och 3 är inbördes lika och kan med fördel kompletteras med specialtåg, i synnerhet under högrafikmånaden juli, i anslutning till midsommarhelgen samt ev även andra helger.

Trafikuppläggen för alternativ 2 och 3 finns redovisade via s.k. grafer i ett omfattande basmaterial. Gemensamt för de båda alternativens upplägg är att de är konstruerade så att de är anpassade till de övriga persontrafikströmmarna inom och till/från inlandsbaneregionen.

3.4.1 Inlandsvägsbuss i stället för Inlandsbanetåg

Ett trafikupplägg utan tåg på Inlandsbanan bedöms ge avsevärt färre turister på bussarna jämfört med ett inlandsbanetågupplägg. Åtminstone tre fjärdedelar av inlandsbaneturisterna torde falla bort, beroende på att en inlandsvägsbussturism inte får samma tydliga profil som en inlandsbaneturism.

3.4.2 Starkt begränsad persontrafik på Inlandsbanan under trafikeringsperioden höst/vinter/vår. Sommartid fullt utvecklad persontrafik.

Trafikupplägg

Minimalalternativen bygger på en starkt begränsad, marknadsuppehållande trafik höst/vinter/vår samt fullt utvecklad persontrafik under sommarperioden. Dessa uppläggen ger med sin huvudsakliga inriktning på sommartrafik små möjligheter till skol- och arbetspendling.

Trafikering

Marknadsuppehållande trafik höst/vinter/vår:

Antal turer/dag	Minimalt.	Utökad minimalt.
Gällivare - Jokkmokk	2	2
Jokkmokk - Arvidsjaur	2	2
Arvidsjaur - Sorsele	2	2
Sorsele - Storuman	2	2
Storuman - Vilhelmina	2	4
Vilhelmina - Hoting	2	4
Hoting - Ulriksfors	2	4
Ulriksfors - Östersund	2	4
Östersund - Svenstavik	2	4
Svenstavik - Sveg	2	4
Sveg - Mora	4	4

Sommar

Antal turer/dag	Multipelkopplat utökad trafik	Samordnat, ambitiöst
Gällivare - Jokkmokk	4	6
Jokkmokk - Arvidsjaur	4	6
Arvidsjaur - Sorsele	6	6
Sorsele - Storuman	6	6
Storuman - Vilhelmina	8	10
Vilhelmina - Hoting	8	10
Hoting - Ulriksfors	8	9
Ulriksfors - Östersund	8	12
Östersund - Svenstavik	6	17
Svenstavik - Sveg	6	8
Sveg - Mora	6	6

För detta trafikalternativ behövs 19 à 23 motorvagnar + reserv samt 15 à 34 förare (inkl. reserv) under sommarsäsongen. Under höst/vinter/vår krävs endast ca 8 förare, vilket innebär dåligt nyttjande av såväl förare som motorvagnar under höst/vinter/vår.

Bedömda intäkter per år	Minimalt. + multipelkoppling sommartid Mkr/år	Utökad minimalt. vintertid och ambitiöst sommartid Mkr/år
Kvarstående, bef. resande höst/vinter/vår:	3	5
Befintligt sommarresande:	7	7
Ökat sommarresande:	2 à 3,5	3,5 à 7
Summa intäkter:	12 à 13,5 mkr/år	15,5 à 19 mkr/år
Trafikeringskostnader		
Höst/vinter/vår:	8 à 9,5	10,5 à 12
Sommar:	14 à 17	16 à 19
Summa kostnader:	22 à 27	27 à 31
Underskott:	8,5 à 15 mkr/år	8 à 15,5 mkr/år

Underskottsandel höst/ vinter/vår:	5 à 6,5	5,5 à 7
Underskottsandel sommar:	3,5 à 8	2 à 8,5

Underskott om endast sommar- trafik. (70 % av lönekostn. för undersysselsatta förare under höst/vinter/vår har lagts till):	6 à 10,5	7,8 à 14,3

3.4.3 Vidareutvecklat trafikupplägg för höst/vinter/vår med fullt utvecklad sommartrafik med NY 1-tåg.

Trafikupplägg

Trafikupplägget bygger på en bastrafik åretom anpassad till främst gymnasieresor och interregionala omstigningsresor. Förstärkning genom multipelkoppling med extra motorvagnar sker under sommarsäsongen för de turer som bedöms få hög belastning.

Upplägget medger både god anslutning till skol- och arbetspendling till/från ett flertal orter längs Inlandsbanan samtidigt som det skapar goda möjligheter för turister att välja anslutningar av både genomgående och mera lokal karaktär.

Trafikering

Trafik höst/vinter/vår:

Antal turer/dag

	Samordnat, ambitiöst	Mera multipelkopplat (ej inriktat på skol- ungdom och pendling)
Gällivare - Jokkmokk	6	2
Jokkmokk - Arvidsjaur	6	2
Arvidsjaur - Sorsele	6	4
Sorsele - Storuman	6	4
Storuman - Vilhelmina	10	6
Vilhelmina - Hoting	10	6
Hoting - Ulriksfors	9	6
Ulriksfors - Östersund	12	6
Östersund - Svenstavik	17	6
Svenstavik - Sveg	8	6
Sveg - Mora	6	6

Sommar

Antal turer/dag

	Samordnat, ambitiöst	Mera multipelkopplat (ej inriktat på skol- ungdom och pendling)
Gällivare - Jokkmokk	6	4
Jokkmokk - Arvidsjaur	6	4
Arvidsjaur - Sorsele	6	6
Sorsele - Storuman	6	6
Storuman - Vilhelmina	10	8
Vilhelmina - Hoting	10	8
Hoting - Ulriksfors	9	8
Ulriksfors - Östersund	12	8
Östersund - Svenstavik	17	6
Svenstavik - Sveg	8	6
Sveg - Mora	6	6

För denna trafik behövs höst/vinter/vår 15 motorvagnar + reserv. För det samordnade, ambitiösa alternativet gäller att alla tåg utom högtrafiktågen (ank Östersund strax för 8.00 och avgång vid 16.00) norr och söder om Östersund körs med ensam Y 1 under höst, vinter och vår, medan multipelkopplingen av Y1:or ökar sommartid för de genomgående tågen, vilket kräver ca 23 motorvagnar + reserv (19 + reserv för det mera multipelkopplade alternativet).

Tågklarering krävs i Jokkmokk, Moskosel, Arvidsjaur, Sorsele, Lomselenäs, Storuman, Vilhelmina, Dorotea, Hoting, Ulriksfors, Lit, Fåker, Svenstavik, Åsarna, Ytterhogdal, Sveg, Fågelsjö, Älvho och Orsa. För flertalet platser inskränker sig behovet till några få timmar/dag.

	Samordnat, ambitiöst (inkl. skolungd. & pendl.)	Något mera multipel- kopplat (ej inriktat på skol- ungdom och pendling)
Bedömda intäkter per år	Mkr/år	Mkr/år
Kvarstående resande höst/vinter/vår:	7	7
Kvarstående sommar- resande:	7	7
Potentiell skolpendling:	3,7	-
Potentiella övriga resor:	3,7	1,8
Ökat sommarresande:	3,5 à 7	3 à 6
Summa intäkter:	24,5 à 28 mkr/år	19 à 22 mkr/år
Trafikeringskostnader		
Höst/vinter/vår:	34 à 38	37 à 43
Sommar:	16 à 19	14 à 17
Summa kostnader:	50 à 57	51 à 60
Kostnadsreduktion för inbesparad busstrafik:	20	-
Underskott:	2 à 12,5 mkr/år (22 à 32,5 mkr/ år om bussar ej inbesparas)	29 à 41 mkr/år

Underskottsandel höst/ vinter/vår:	0 à 3,6 (20 à 23,6 mkr/år om bussar ej inbesparas)	28,2 à 34,2
Underskottsandel sommar:	2 à 8,5	1 à 7

Underskott om endast sommar- trafik. (70 % av lönekostn. för undersysselsatta förare under höst/vinter/vår har lagts till):	7,8 à 14,3	3,5 à 9,5

Sänka kostnader genom samordnad trafikering

Genom att det samordnade upplägget klarar av delar av den trafik som idag uppehålls av bussar, kan det vara rimligt att tillgodoräkna reduktionen av totalt 12 bussar; summa 20 mkr/år.

Et mera ambitiöst trafikupplägg ger dessutom högre samhällsvinster samt förbättrad samhällsekonomisk nyttokostnadskvot när man beaktar den totala kostnaden för järnvägsinvesteringar och underhåll samt tågledning, som blir ungefär lika oavsett trafikmängd.

4. Ekonomiska och sysselsättningsmässiga effekter av inlandsbaneturismen

4.1 Omsättning och sysselsättningseffekter

En kraftfull satsning på Inlandsbanan har (av den turistiska expertis som anlits av utredningen) bedömts kunna ge totalt ca 30 000 turister per år. De flesta av dessa turister antas besöka inlandskommunerna p g a att Inlandsbanan fungerat som speciell attraktion. Dessa resenärer antas generera 6 å 10 övernattningar vardera.

Med 30 000 turister erhålles:

Vid 6 nätter genomsnittsvistelse
180 000 gästnätter:

- ca 66 Mkr i omsättning
- ca 220 årsarbetstillfällen
- ca 33 Mkr i statsskatteintäkter
- ca 2 Mkr i kommunalskatteintäkter

Vid 10 nätter genomsnittsvistelse
300 000 gästnätter:

- ca 110 Mkr i omsättning
- ca 360 årsarbetstillfällen
- ca 55 Mkr i statsskatteintäkter
- ca 3,3 Mkr i kommunalskatteintäkter

Det innebär att 30 000 inlandsbaneturister ger 60 å 110 mkr i omsättning, eller 220 å 360 årsarbeten. Hälften motsvarar befintliga inlandsbaneturistvolymen, hälften motsvarar det bedömda tillskottet. Om Inlandsbanan skulle falla bort torde - beroende på Inlandsbanans speciella profil - merparten av befintliga inlandsbaneturister gå förlorade. En vidareutvecklad turismtrafik på Inlandsbanan bör därför, jämfört med nedlagd turismtrafik, tillgodoräknas merparten av de beräknade sysselsättningseffekterna.

Dessa 220 å 300 årsarbeten tillkommer under en period när inlandets turism inte har sin toppbelastning och innebär sålunda för många en angelägen påfyllning av sin årssysselsättning. För andra innebär sysselsättningstillväxten önskade sommarjobb. Den samlade volymen motsvarar ca 900 å 1 500 "kvartsårsarbeten".

Påfyllning till helårssysselsättning har två betydelsefulla effekter:

- o Möjligheterna ökar för att hålla hög **personalkvalitet**. Helårssysselsättning ger i förhållande till säsongssysselsättning betydligt mindre personalomsättning och ger bl a betydligt större motiv till och effekt av personalutbildning.
- o **Möjligheterna ökar för speciellt kvinnor och ungdomar att ha attraktiv sysselsättning**, vilket ger mera differentierade arbetsmarknader och därmed förbättrade förutsättningar för långsiktigt hög produktivitet inom övriga samhällssektorer.

Värdet av sysselsättningseffekterna för samhällsekonomin kan bedömas till ca 30 å 50 mkr/år (räknat på att alternativet med rådande bristfälligt differentierade arbetsmarknader varit arbetslöshet och utebliven produktion för 75 % av de som sysselsätts med inlandsbaneturismen). Genom att en kraftfull satsning görs på Inlandsbaneturismen och på anknytande attraktioner kommer turismen också att öka via Inlandsvägen och via andra stråk, vilket betydligt kan förstärka effekterna både på kortare och längre sikt. Genom att turismnäringen är ett strategiskt komplement för att skapa mera differentierade arbetsmarknader för i synnerhet kvinnor och ungdomar, innebär detta långsiktiga, indirekta effekter även för andra sektors produktivitet. Dessa långsiktiga, indirekta effekter på produktiviteten kan vara betydligt större än de direkta sysselsättningseffekterna inom turismnäringen.

4.2 Effekter av utländsk turism samt av att svenskar väljer Inlandsbanan i stället för utlandet.

1990 var fördelningen mellan svenska och utländska turister (övernattande vid kommersiella anläggningar) följande för de län som genomkorsas av Inlandsbanan:

Län	Andel svenska turister	Andel utländska turister
Norrbottnen	76 %	24 %
Västerbotten	77 %	23 %
Jämtland	85 %	15 %
Kopparberg	86 %	14 %

Om man antar att ca 25 % av de 30 000 inlandsbaneturisterna antingen kommer från utlandet eller är svenskar som väljer denna i stället för en utlandssemester erhålls en sammantagen positiv nettoeffekt på den svenska handelsbalansen med i storleksordningen 15 å 30 mkr/år.

4.3 Övriga turistiska effekter

Dynamiska effekter torde uppstå för turismnäringen som helhet när det totala utbudet utökas (såväl kvantitativt som kvalitativt). När attraktionerna längs Inlandsbanan och i anknytande fjälldalsstråk utvecklas ökar detta även turismen via Inlandsvägen och övriga inlandsstråk.

Ökat inlandsbaneresande ökar även det totala järnvägsresandet i Sverige genom att anslutningsresorna i huvudsak sker via järnväg. Värdet av dessa resor är svåra att bedöma, men bör tas med i bedömningen av den företagsekonomiska totalekonomin.

5. Godstrafik

Förutsättningar för godstrafik har bedömts i en särskild godstrafikutredning. Utredningen anger det såsom intressant med sk. shortlinetrafik på hela sträckan Arvidsjaur - Östersund - Mora med s.k. tåg bildningspunkter i Ånge och Borlänge. En sådan trafik har strategisk betydelse som komplement för inlandets näringsliv och kan få stor betydelse för konkurrenskraften hos sågade trävaror, torv, skogsråvara etc.

6. Slutsatser

En bedömning utifrån samhällssynpunkt av en bana med Inlandsbanans förutsättningar kan inte göras på samma sätt som för banor i tyngre ortsstråk. Man behöver i inlandsbanefallet i högre grad utgå från en helhetssyn på Inlandets funktion.

Med inlandsbanestråkets relativt sett höga produktionsvärden på ca 12,5 miljarder kronor per år inom sektorn tillverkning + gruv och mineral, vartill kommer värdet av skogsråvara till industri utanför inlandsbanestråket, elkraftsproduktion för 7 miljarder per år och turismomsättning ca 5 miljarder per år (även inkluderande övriga inlandskommuner), är det betydelsefullt att banans strategiska roller beaktas:

- o **För industrin** ger godstrafiken ett alternativ, vilket bl a minskar sårbarheten och långsiktigt ökar förutsättningarna för en lönsam produktion (inkl. transportkostnader) av sågade trävaror, skogsråvara, torvpellets etc.
- o **För turismnäringen** medverkar Inlandsbanan till ökad tillgänglighet, utgör en speciell attraktion och bidrar till kringresningar för ökad attraktivitet samt medverkar till reducerade årstidsvariationer.
- o **För arbetsmarknaderna** åstadkommes ökad differentiering genom att Inlandsbanan bidrar till attraktiv och utökad turism och därmed ökad sysselsättning.
- o **Livskvaliteten för hela familjer** förbättras genom att såväl arbetsmarknader som kultur- och näringsliv bättre kan tillgodose kvinnors och ungdomars önskemål och genom att vardagsresemöjligheterna vidmakthålles för resande mellan orter såväl inom inlandsbanestråket som till/från andra delar av landet (varvid Östersund är den viktigaste knutpunkten och särskilt Mora men även Storuman och Gällivare kan få större betydelse).
- o **Produktiviteten** inom de redan produktiva sektorerna tillverkning, gruv och mineral, elproduktion och skogsråvaruproduktion **vidmakthålles** genom att samhällets funktion som helhet stärks.

Samhällets kostnader för vidareutveckling av banans strategiska roll ligger på i storleksordningen 3 å 4 promille av inlandsbanestråkets årliga produktionsvärde, varvid kostnaderna för banunderhåll torde ligga på i storleksordningen 80 mkr /år och bidraget till trafiken på 10 å 30 mkr /år. Enbart sysselsättningseffekterna inom turismnäringen, 30 å 50 mkr /år i mersysselsättning, finansierar en ambitiös trafik och delar av erforderligt banunderhåll. De indirekta effekterna av förbättrade arbetsmarknader, förbättrad livskvalitet för hela familjer och därmed förstärkta långsiktiga förutsättningar för övriga näringsgrenar torde innebära betydelsefulla, ytterligare samhällsekonomiska effekter.

Vad gäller investeringskostnader tillkommer ett inledande stöd till turismsatsningarna och till godstrafiken (bl a övertagande av tågsätt) samt kostnader för upprustning av banan för ytterligare 300 mkr under de närmaste 3 å 5 åren. Som jämförelse kan härvid också nämnas att inlandsbanestråkets infrastruktur har ett värde på ca 150 miljarder kronor, varigenom erforderliga åtgärder på Inlandsbanan motsvarar en infrastrukturkomplettering av ca 2 promille.

Med dessa förutsättningar vad gäller regionens långsiktiga funktion och produktivitet förefaller det befogat med en strategisk satsning på Inlandsbanan. Omvänt skulle en avveckling av Inlandsbanan och dess turism och persontrafik från helhetssynpunkt innebära en marginell besparing samtidigt som betydligt större värden äventyras.

GODSTRAFIK PÅ INLANDSBANAN

- Potentialer
- Trafikering
- Huvudmannaskap

ORSA FEBRUARI 1992

ENVITRAK AB

ENAR JÄDERBRINK AB

INNEHÅLL

1. Förord
2. Sammanfattning
3. Bakgrund
4. Godstrafik idag
5. Potentialer - marknadsundersökning
 - 5.1 Mora-Sveg
 - 5.2 Sveg-Östersund
 - 5.3 Östersund-Hoting
 - 5.4 Hoting-Storuman
 - 5.5 Storuman-Gällivare
6. Trafikeringsförslag
7. Förslag till huvudmannaskap
8. Slutsatser och rekommendationer
9. Genomförande

FÖRORD

Föreliggande rapport har utarbetats på uppdrag av Kommunikationsdepartementet. Rapporten ingår som ett underlag för den av regeringen utsedda kommittén för utredning om trafik på Inlandsbanan.

Rapporten beskriver förutsättningarna för en fortsatt och utökad godstrafik på Inlandsbanan.

För innehållet i rapporten svarar Enar Jäderbrink och Bo Persson.

Orsa i februari 1992

Enar Jäderbrink
Enar Jäderbrink AB

Bo Persson
Envitrak AB

2. Sammanfattning

Utredningen visar att det finns en betydande potential för en utökad godstrafik vid Inlandsbanan.

Den kartläggning som gjorts av godstrafiken visar att det finns en potential på sammanlagt ca. 52.000 vagnslaster/år (inklusive s.k. systemtransporter) vid Inlandsbanan. Detta innebär en ökning med ca. 15.000 vagnslaster/år eller med ca. 40% från nuvarande nivå på ca. 37.000 vagnslaster/år (en 4-axlig vagn redovisas som 2 vagnar).

Ökningen av trafikvolymen förutsätter en konkurrenskraftig prisbild. Utredningens bedömning är att en sådan prisbild kan erhållas endast om trafiken utförs av en operatör organiserad enligt den s.k. shortline-modellen.

Givet denna förutsättning kan också trafiken omstruktureras så att Inlandsbanan trafikeras i större omfattning. Detta underlättas av SJ:s pågående omläggning av godstrafiken till s.k. tågbildningspunkter (i området Borlänge, Ånge och Boden). Detta gör det mindre intressant att föra vagnflöden längs tvärbanorna till Vännäs/Långsele och mer intressant att i stället styra vagnflödena längs Inlandsbanan från Arvidsjaur via Storuman och Hoting mot Östersund.

Ett sådant upplägg ger också en operatör större ekonomisk styrka (större intäkter per vagnslast) samtidigt som det skapar möjligheter för nya interna flöden längs Inlandsbanan. Dessutom gör ett underhåll av hela bansträckan Östersund-Arvidsjaur liksom Östersund-Åsarna och Ytterhogdal-Mora att en sommarturisttrafik väsentligt underlättas. I stället för att som idag 45% av Inlandsbanans sträckning har godstrafik kommer ca. 70% att vara godstrafikerade.

Givet dessa förutsättningar föreslås en trafikering med ett dagligt godståg (M-F) Arvidsjaur-Östersund, kompletterat av ytterligare ett (M-F) Strömsund-Östersund. Söder om Östersund föreslås en trafikering med ett dagligt godståg (M-F) Åsarna-Östersund; ett dagligt godståg (M-F) Ytterhogdal-Sveg-Mora, kompletterat av ytterligare två dagliga godståg (M-F) Sveg-Mora. Ytterligare trafikering finns Tallhed-Orsa-Mora resp. Furudal-Orsa-Mora, men denna berörs inte av förslagen i utredningen.

Presumtiva operatörer bör kunna utan kostnad få överta befintliga lok. För trafikupplägget erfordras 9 T44-lok, och därför föreslås att dessa ställs till operatörernas förfogande av staten enligt samma modell som länstrafikhuvudmän får överta befintlig motorvagnsmateriel på länsjärnvägar.

3. Bakgrund

Inlandsbanans trafik har diskuterats i många år, främst med koncentration på frågor om persontrafiken. Godstrafiken har däremot inte varit alls lika mycket i fokus, trots att Inlandsbanans främsta transportuppgifter egentligen gällt godstrafik.

Godstrafiken utvecklades under lång tid positivt längs Inlandsbanan. Till detta bidrog bl.a. de långa avstånden från orterna längs Inlandsbanan till avsalumarknader i södra Sverige, vilket gynnade järnvägstransporter, liksom de särskilda fraktstöd som staten har gett företag i regionen. I samband med avvecklingen av flottningen i Norrlandsälvarna tillkom dessutom betydande transporter av skogsråvara, och på senare tid har det ökande intresset för inhemska bränslen lett till att torvtransporter kommit igång på en del av Inlandsbanan.

Det är egentligen först på senare tid som lastbilen börjat uppträda som en allvarlig konkurrent om godstransporterna för företagen längs Inlandsbanan. I dagsläget är situationen den att lastbilen praktiskt taget kan konkurrera om nästan allt gods från företagen i området. Det är endast när det gäller transporter av sågat virke till södra Europa som järnvägen fortfarande kan sägas ha en monopolställning.

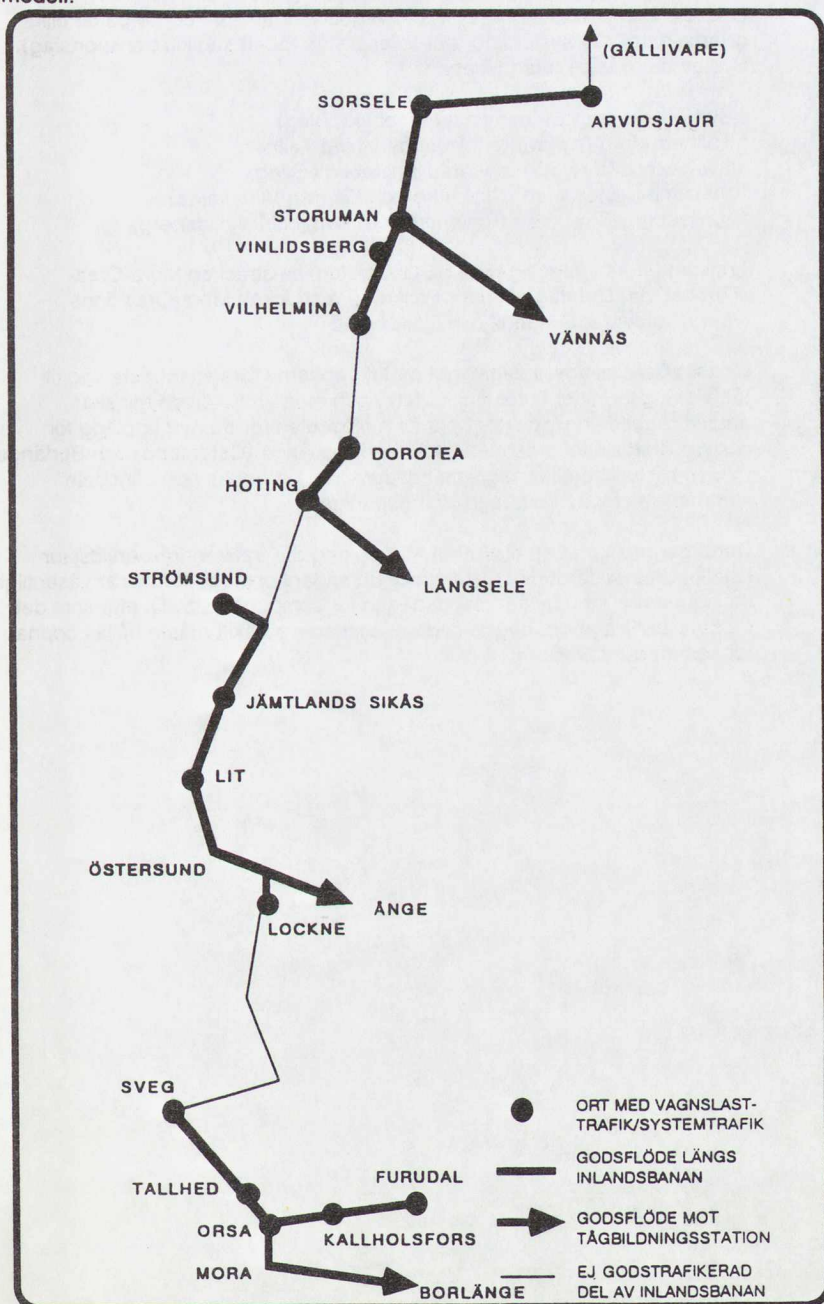
För större delen av godsmarknaden gäller alltså en ren konkurrenssituation, där järnvägen och lastbilen får tävla om kunderna med pris och transportkvalitet som väsentliga insatser. Inte ens de tunga systemtransporterna av malm och skogsråvaror är okänsliga för lastbilskonkurrensen, vilket bl.a. visas av att transporterna av blyslig från Laisvall lagts över till lastbil samtidigt som järnvägstransporterna från flera mindre timmerterminaler avvecklats till förmån för lastbilstransporter de senaste åren.

Till bakgrundsbeskrivningen hör också att den senaste tiden har stort intresse riktats åt möjligheten att bedriva godstrafiken på matarbanor enklare och effektivare i lokala/regionala trafikbolags regi enligt det amerikanska shortline-konceptet. Denna utveckling stöds numera även av SJ Gods och anses vara nödvändig om trafiken på sådana matarbanor skall kunna ha en framtid. SJ Gods räknar med att koncentrera sin egen verksamheten på heltåg mellan större knutpunkter, s.k. tågbildningspunkter.

Vidare har godstrafiken på Inlandsbanan traditionellt dragits ned mot Norra Stambanan via de s.k. tvärbanorna (Hoting-Forsmo, Storuman-Hällnäs, och tidigare även Arvidsjaur-Jörn). Detta har, tillsammans med viss avveckling av godstrafik, lett till att betydande delar av Inlandsbanans sträckning idag saknar godstrafik, vilket varit ett problem när det gäller diskussionerna om att kunna bedriva en sommarturisttrafik på Inlandsbanan eftersom det i regel är svårt att motivera upprätthållande av underhållet av en bandel som enbart trafikeras sommardag.

Detta är då utgångspunkten för föreliggande rapport.

Inlandsbanans godstrafik i dagsläget sker i princip enligt nedanstående modell:



Av figuren på sida 5 framgår att totalt ca. 51 mil av Inlandsbanans 107 mil mellan Mora och Gällivare (ca. 45%) är godstrafikerade.

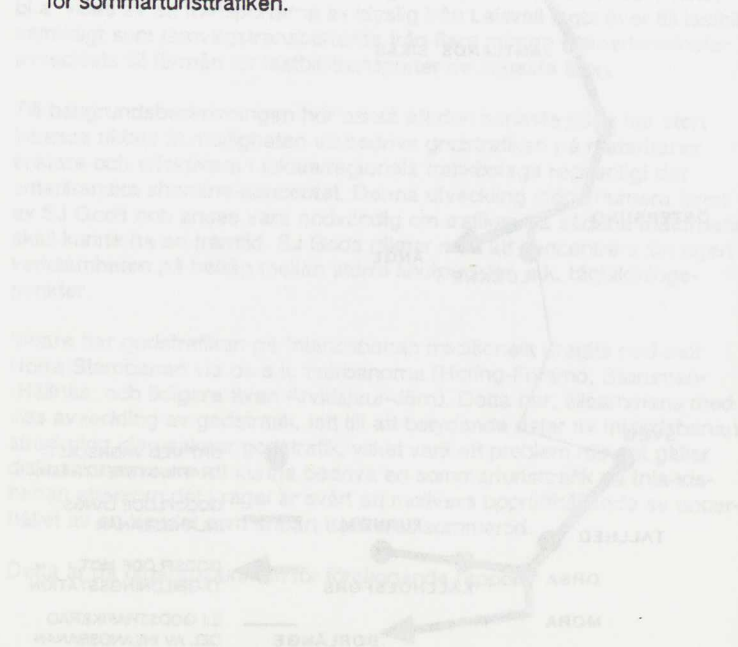
Godstrafiken utgörs av reguljär s.k. vagnslasttrafik för kunder på de olika orterna samt s.k. systemtåg (hel- eller deltag för ett särskilt transportslag). Systemtåg går på Inlandsbanan:

- Sveg-Mora (rundvirke från terminal vid Sveg)
- Tallhed-Mora (rundvirke från terminal vid Tallhed)
- Sveg-Mora (torv från torvfärdlingsfabrik i Sveg)
- Vilhelmina-Storuman (rundvirke och flis från Vilhelmina)
- Vinlidsberg-Storuman (rundvirke från terminal i Vinlidsberg)

Trafiken utförs i dagsläget av SJ Gods utom på sträckan Mora-Orsa-Furudal, där Dalatåg AB utför trafiken. På sträckan Mora-Orsa finns två trafikutövare; SJ Gods och Dalatåg AB.

Godstrafiken bygger i dagsläget på att vagnarna förs snabbaste väg till tågbildningspunkter i stomlinjenätet. I och med att SJ Gods minskar antalet tågbildningspunkter öppnas möjligheten för ett nytt upplägg för godstrafiken på Inlandsbanan, där i princip Ånge (Östersund) och Borlänge (Mora) blir de framtida tågbildningspunkterna. Vännäs och Långsele kommer att slopas som tågbildningspunkter.

Detta ger möjlighet att diskutera ett upplägg där trafiken från Arvidsjaur i stället dras söderut mot Östersund. Ett sådant upplägg förbättrar väsentligt möjligheterna att utnyttja Inlandsbanan för sommarturisttrafik eftersom det då bara blir fråga om begränsade avsnitt som särskilt måste hållas öppna för sommarturisttrafiken.



5. Potentialer - marknadsundersökning

Potentiaerna för en ökning av godstrafiken på Inlandsbanan har bedömts genom intervjuer med de företag som bedömts generera transporter av intresse för Inlandsbanan. De företag som studerats har dels varit befintliga kunder, där en ökningsvolym förelegat, dels helt nya kunder med gods lämpat för transport på Inlandsbanan.

Utredningsarbetet har till stor del gjorts ute på fältet genom besök hos företagen. Vi har också informerat berörda kommuner. Många företagsledare har uttalat att det är "livsviktigt" att godstrafiken på järnväg utvecklas och inte avvecklas.

Den grundläggande bedömningen har därvid varit att styckegods och s.k. expressgods inte studerats, utan det har varit fråga om s.k. vagnslastgods (sändningar om minst en hel vagn eller i vissa fall två närliggande företag som delar på en vagn) och s.k. systemtransporter (del- eller heltåg med skogsråvaror, torv etc.).

Detta hindrar inte att expressgods och liknande kan ha förutsättningar att transporteras med motorvagnståg för persontrafik på Inlandsbanan liksom på andra bandelar i landet.

Företag som bedömts kunna generera minst ca. 100 vagnslaster/år har utvalts för närmare studium och redovisas också punktvis i det följande. Mindre kunder ingår i posten "Övriga vagnslaster" vid resp. station/lastplats.

En vagnslast motsvarar enligt definition en tvåaxlig lastad vagn. Detta innebär att fyraxliga vagnar och s.k. TWA-vagnar för virkestransporter redovisas som två vagnslaster vardera.

Av praktiska skäl redovisas potentialerna separat för följande segment av Inlandsbanan:

- * Mora-Sveg (inkl. Sveg-Ytterhogdal, men exklusive Dalatåg AB:s trafik Mora-Orsa-Furudal)
- * Sveg-Östersund (exkl. Sveg-Ytterhogdal)
- * Östersund-Hoting (inkl. Ulriksfors-Strömsund)
- * Hoting-Storuman (inkl. Storuman-Stensele på tvärbanan Storuman-Hällnäs)
- * Storuman-Gällivare (inkl. Arvidsjaur-EAL Timber på f.d. tvärbanan Arvidsjaur-Jörn)

5.1 Mora-Sveg

Om Dalatåg AB:s trafik Mora-Orsa-Furudal undantas finns det endast potentiella större kunder i Sveg.

5.1.1 Stora Skog, Sveg

Kontaktperson: Sven Ivan Nilsson

Företaget svarar för transporter av massaved från Härjedalen till kust-industri, som numera huvudsakligen går via Trätåg:s terminal i Sveg (omsättning: 350.000 m³ massaved/år). Utanför detta system ligger ca. 70.000 m³ taltimmer och ca. 20.000 m³ grantimmer per år.

Stora Skog ser positivt på etablerandet av en miniterminal i området kring Ytterhogdal, som skulle kunna fånga upp ca. 50.000 m³ massaved per år för transport till kusten via Sveg-Mora. Från detta område är in-transporten till Svegterminalen 6-8 mil, vilket gör att etablerandet av en miniterminal kan bli logistiskt och ekonomiskt intressant.

Möjlig finns också förutsättningar för en motsvarande miniterminal i området kring Fågelsjö-Tandsjöborg.

Detta skulle ge oförändrat eller marginellt ökat antal vagnar i systemtågen, men innebära att tågdelar dras Ytterhogdal-Sveg (ca. 1.200 vagnar/år) och tillkopplas i Fågelsjö/Tandsjöborg (ca. lika mycket).

5.1.2 Härjedalens Mineral AB

Kontaktperson: Sören Johansson

Företaget utviner torv vid myrar i Härjedalen och norra Dalarna och förädlar denna torv vid en anläggning i Sveg. Där produceras ca. 250.000 ton/år, som transporteras till Uppsalas fjärrvärmeverk med järnväg. Torvfabriken lastar heltåg (Rs-vagnar med 2-3 containers) vid eget spår i Sveg.

Intransporterna sker idag helt med lastbil. En möjlighet finns dock att använda tomma återgående torrvagnar (containervagnar) för att ta med ca. 12.000 ton torv/år från en myr strax utanför Mora invid järnvägslinjen och där torvtågen passerar. Detta kräver anläggande av en växel och ett ca. 200 m långt spår till en kostnad av ca. 1 mkr (dåliga markförhållanden). Detta motsvarar i så fall ca. 600 vagnslaster/år.

En annan möjlighet är att ta med spån från Siljanssågen och eventuellt andra sågar i Moraregionen, om det blir aktuellt att blanda in spån i den färdiga produkten (försök pågår) och om därvid stora kvantiteter kommer att köpas från Siljanssågen. Detta kan också lastas i tomma återgående torrvagnar (containervagnar), och då generera upp till ca. 800 vagnslaster/år.

Detta innebär att heltågen får oförändrat antal vagnar (ca. 12.000 lastade och ca. 12.000 tomma per år) men att en del av tomvagnarna i stället blir lastade vagnar. Observera att 1 Rs-vagn här redovisats som 2 vagnar.

5.1.3 Svegs såg AB

Kontaktperson: Nils W Nilsson

Företaget är ett sågverk beläget i Sveg med eget industrispår utgående från bangården i Sveg.

Företaget producerar ca. 30.000 m³/år varav ca. 50% på export. Denna del går huvudsakligen på järnväg och utgör knappt 15.000 m³/år (300 vagnar/år). Någon större volymökning på järnväg är inte möjlig här eftersom exporten huvudsakligen redan går på järnväg.

Från produktionen faller också ca. 120.000 m³/år flis, som f.n. transporteras med lastbil till Iggesund. Flistransport på järnväg kan bli ekonomiskt möjlig under förutsättning att industri i Gävle-området står som mottagare och att en förlängning av sågverkets industrispår på ca. 200 meter för flisutlastning (kostnad ca. 200.000 kr) kan finansieras. Detta motsvarar ca. 1.600 vagnar/år.

Den totala potentialen för Svegsågen skulle därmed vara ca. 1.900 vagnar/år.

5.1.4 Härjedalens Trä AB

Kontaktperson: Enar Grubb

Företaget är ett sågverk beläget i Hede 7 mil från Sveg med en produktion på ca. 25.000 m³ sågat virke per år varav ca. 1.000 m³ lastas ut på järnväg i Sveg (motsvarar 25 vagnar/år).

Om bättre lastningsförhållanden kan ordnas i Sveg (t.ex. genom att lastning och täckning av vagnar kan ske vid Svegsågen) bedöms ca. 3.000 m³/år kunna lastas på järnväg, motsvarande 75 vagnar/år.

5.1.5 Rydab, Sveg

Kontaktperson: Åke Rydén

Företaget är beläget i Sveg på östra industriområdet ca. 1,5 km från järnvägsstationen och tillverkar vägtrummor, takmaterial o. dyl. av korrugerad tunnplåt. I produktionen används ca. 9.000 ton tunnplåt av olika typ och kvalitet per år, varav tidigare en betydande del har tagits in per järnväg och lossats vid stationen i Sveg. På grund av höjda transportkostnader med järnväg har de senaste åren en allt större del av denna volym kommit att transporteras direkt på bil till Rydab. För 1992 beräknas ca. 25% (ca. 100 vagnar) transporteras med järnväg, och detta rör sig uteslutande om importerad tunnplåt på rullar.

Av uttransporterna går ca. 20% på export, och i en del fall används järnväg; totalt ca. 50 vagnar/år.

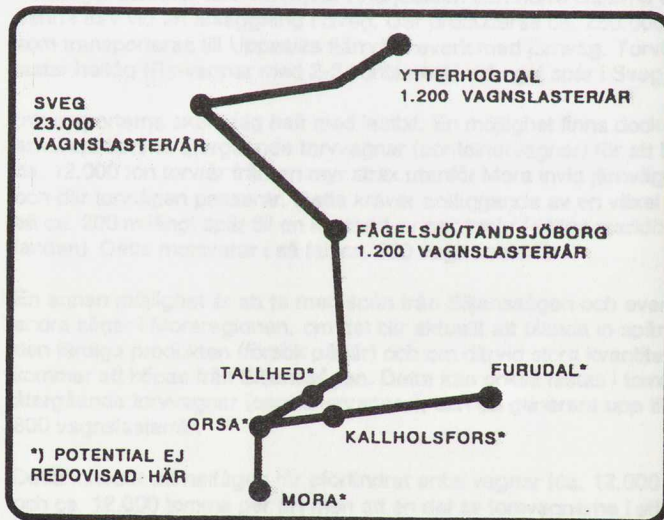
Verksamheten är expanderande, och därför bedöms potentialen till ca. 200 vagnar/år.

Ett eget spår, som kan anslutas med en växel från sidospåret vid timmerterminalen i Sveg, skulle kunna underlätta användandet av järnväg. Investeringskostnaden för ett sådant spår inkl. växel bedöms till ca. 700.000 kr.

5.1.6 Övriga kunder

Den sammanlagda potentialen för övriga kunder anges till ca. 100 vagnslaster per år. Hit räknas enstaka transporter för andra företag i Sveg och Hede samt vissa säsongsmässiga transporter (t.ex. skogsgödning).

5.1.7 Sammanfattande karta



5.2 Sveg-Östersund

Utmed denna sträcka bedöms potentiella större kunder endast finnas i Åsarna/Svenstavik samt i Lockne vid Brunflo.

5.2.1 SCA Skog AB, Svenstavik

Kontaktperson: Ove Eklund

Ca. 130.000 m³/år massaved transporteras från området till kustindustri i Sundsvallsområdet via terminaler (Östavall och Bensjö) där massaveden mellanlagras. Transporten Östavall/Bensjö-Töva sker med tåg, och från Töva med bil till aktuell kustindustri. Avståndet från Svenstaviks-området till Östavall/Bensjö är ca. 9 mil. Detta innebär att ca. 50% av transportsträckan sker på lastbil och ca. 50% på järnväg. Förutom den angivna volymen byts ca. 40.000 m³/år in från Norrskog som transporteras på samma sätt.

Företaget är positivt till att en miniterminal etableras i Brånan mellan Åsarna och Svenstavik, där det tidigare funnits en terminal för omlastning mellan bil och järnväg, under förutsättning att en sådan lösning kan ge lägre totalkostnader. Denna skulle kunna utnyttjas för ca. 100.000 m³/år av den ovan angivna kvantiteten massaved, vilket motsvaras av ca. 2.500 vagnar/år. Lastningen skulle i så fall ske direkt från bil till järnvägs-vagn utan att något mellanlager skulle läggas upp i Brånan.

5.2.2 Rödins Trävaru AB, Skanderåsen

Kontaktperson: Gunnar Rödin

Företaget är ett sågverk beläget i Skanderåsen ca. 1 km från Inlandsbanan. Av en årsproduktion på ca. 21.000 m³ sågat virke exporteras ca. 65%. Av exportkvantiteten transporteras ca. 6.000 m³ på järnväg från Östersund-Lugnvik (120 vagnar; en TWA-vagn räknas som 2 vagnar) efter en lastbilstransport på ca. 6 mil Skanderåsen-Lugnvik. Lastbilstransporten medför en fördyring på ca. 25 kr/m³ jämfört med om järnvägsutlastning hade kunnat ske i Skanderåsen.

Om möjlighet fanns att lasta i Skanderåsen skulle denna kvantitet samt ytterligare ca. 4.000 m³/år exportleveranser (80 vagnar/år) kunnat lastas på järnväg där.

För att åstadkomma lastning i Skanderåsen kan befintlig yta och lastkaj vid Skanderåsens f.d. lastplats utnyttjas. Investering krävs i växel samt ca. 150 m spår till en kostnad av ca. 300.000 kr.

Därvid skulle potentialen uppgå till ca. 200 vagnar/år.

Rödins Trävaru AB har tidigare lastat i Svenstavik (Skanderåsens lp lades ned på 1960-talet; Svenstavik 1986). Lastning vid stationen i Svenstavik bedöms dock kräva i stort samma investering men medföra en längre lastbilstransport, medan lastning i Skanderåsen kan organiseras på ett enklare sätt.

5.2.3 ACB Laminat, Svenstavik

Kontaktperson: Per Göran Pettersson

Företaget ligger i Svenstavik ca. 50 m från Inlandsbanan (men utan egen spåranslutning) och 1 km söder om Svenstaviks station.

Företaget tillverkar köksinredning, garderober etc. med laminerade spånskivor som väsentlig insatsvara. Man levererar färdiga produkter till IKEA:s centrallager i Älmhult enligt ett strikt tidsbundet system med 2-3 långtradar per dag. Spånplattorna kommer uteslutande från Byggelit i Lockne, 5 mil norrut längs Inlandsbanan. Ca. 80 ton spånskivor/dag används i produktionen.

Om ett spår anläggs vid fabriken (investeringskostnad ca. 500.000 kr inkl. växel) finns det möjlighet att ta intranportererna av spånskivor från Lockne i form av en systemtransport (2 x 4 avställda Hbis iordningsställes för denna systemtransport) till konkurrenskraftigt pris Lockne-Svenstavik. Dessutom finns, om konkurrenskraftigt pris och transportkvalitet kan erhållas, möjlighet att även ta uttransporterna till Älmhult (4 moderna Hbis per dag) på järnväg. IKEA utnyttjar i övrigt till stor del järnvägstransporter till Älmhult.

Om båda dessa möjligheter kan realiseras innebär detta en potential på ca. 1.700 vagnar/år.

5.2.4 Byggelit AB, Lockne

Kontaktperson: Anders Carlgård

Företaget är en spånskivefabrik belägen i Lockne ca. 2 km söder om Brunflo längs Inlandsbanan. Företaget har egen spåranslutning från Inlandsbanan.

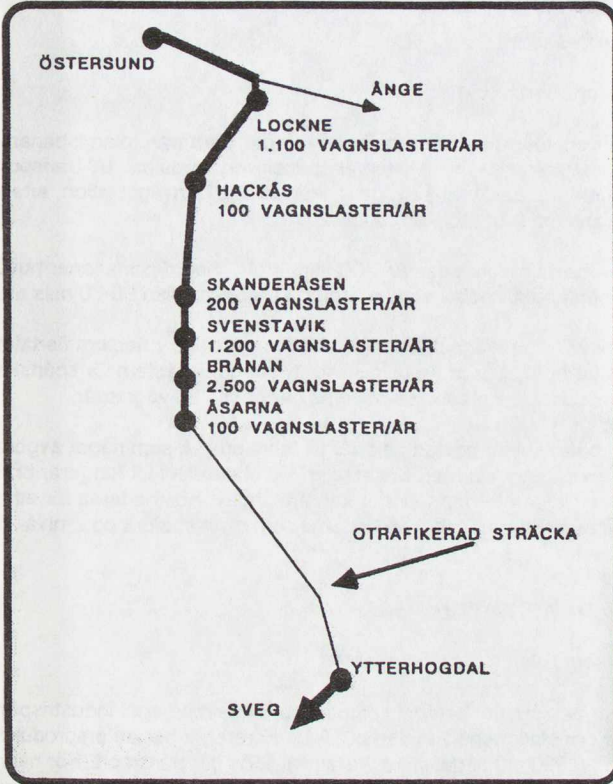
Företaget producerar ca. 35.000 ton/år spånskivor, varav ca. 1/3 transporteras med järnväg (ca. 550 vagnar/år). Dessa transporter berör i dagsläget inte Inlandsbanan annat än som växlingsrörelse knappt 2 km från Brunflo station.

Någon nämnvärd ökning, förutom de ovan nämnda transportererna av spånskivor till ACB Laminat i Svenstavik, bedöms inte som möjlig. Däremot är det möjligt att integrera växlingsrörelsen från Östersund i eventuell trafikering söderut på Inlandsbanan från Östersund, varvid det ovan angivna underlaget (550 vagnar/år) skulle ingå i underlaget för vagnslasttrafik på denna del av Inlandsbanan.

5.2.5 Övriga kunder

Den sammanlagda potentialen för övriga kunder anges till ca. 300 vagnslaster per år fördelat på Åsarna, Svenstavik och Hackås.

5.2.6 Sammanfattande karta



5.3 Östersund-Hotings

Utmed denna sträcka bedöms potentiella kunder finnas i Lit, Jämtlands Sikås och Strömsund. Timmerterminalen i Hotings räknas inte in i underlaget för Inlandsbanan eftersom transportererna bara berör Inlandsbanan på en sträcka av 3 km.

5.3.1 Byggelit AB, Lit

Kontaktperson: Bertil Strid

Företaget är en spånskivefabrik belägen i Lit ca. 1 km från Inlandsbanan. Företaget producerar ca. 40.000 ton/år spånskivor, varav ca. 1/3 transporteras med järnväg. Lastning av vagnar sker vid Lits järnvägsstation, efter en lastbiltransport från fabriken på ca. 2 km.

Nuvarande utlastning omfattar ca. 600 vagnar/år, med destinationer huvudsakligen inom landet (möbelfabriker etc.) på i regel mer än 60-70 mils avstånd.

En viss ökning av järnvägsutlastningen bedöms möjligt. Eftersom flertalet kunder saknar eget spår är en utveckling av containersystem för spånskivetransporter önskvärt. Potentialen bedöms därför till 700 vagnar/år.

Företaget upplever inte bristen på spår till fabriken i Lit som något avgörande hinder för järnvägstransporter. Lastningen vid stationen i Lit fungerar bra, och egen lastbil för internt transporter kan användas. Kostnaderna för ett eventuellt industrispår till fabriken bedöms som mycket stora pga. nivåskillnader.

5.3.2 Sikås Trä AB, Jämtlands Sikås

Kontaktperson: Sven Gösta Jacobsson

Företaget är ett sågverk beläget i Jämtlands Sikås med eget industrispår strax söder om stationen i Jämtlands Sikås. Företaget har en årsproduktion av omkring 40.000 m³ sågat virke, varav ca. 30% går på export. För närvarande lastas ca. 8.000 m³/år ut på järnväg (motsvarande ca. 170 vagnar/år.); uteslutande exportleveranser. Det bedöms finnas en viss möjlighet att öka exportleveranserna på järnväg något, varför potentialen bedöms till ca. 200 vagnar/år.

Från produktionen faller också ca. 100.000 m³/år flis, som f.n. transporteras med lastbil till kustindustri. Företaget har dock planer på att transportera flisen på järnväg i container, och har för detta ändamål utvecklat en speciell container, som lämpar sig för flishantering på järnväg. Om flistransporter på järnväg kommer till stånd motsvarar detta ca. 1.300 vagnar/år.

Sammantaget innebär detta en potential på 1.500 vagnar/år. Tilläggas kan att företaget är mycket positivt till att det etableras en miniterminal för massaved i Jämtlands Sikås, eftersom detta tillsammans med flisen skapar underlag för systemtransporter till kustindustri.

5.3.3 SCF Betongelement AB, Strömsund

Kontaktperson: Jan-Erik Jönsson

Företaget är beläget med eget industrispår strax sydöst om stationen i Strömsund utmed bibanan mot Ulriksfors.

Företaget tillverkar prefabricerade betongelement. I produktionen åtgår ett normalår ca. 7.000 ton cement, som tas in på järnväg från Sundsvall. Detta motsvarar ca. 300 vagnar/år. Dessutom tas ca. 45 vagnar med isolering (Rockwool) in, och några vagnar med stål.

Uttransporterna av färdiga betongelement sker också i hög grad på järnväg, bl.a. till byggen i storstadsområdena, som nås med bilforsling från lämplig station.

Företaget ser mycket positivt på järnvägstransporter och anser att man är beroende av tillgång till järnväg för sin verksamhet. På grund av sämre byggkonjunkturer är det dock sannolikt med en viss nedgång i transportvolymerna, varför här räknas med en potential på 700 vagnar/år.

5.3.4 Jarntwood AB, Strömsund

Kontaktperson: Peter Lundström

Företaget är ett hyvleri för sågat virke beläget vid eget industrispår utgående från linjen Strömsund-Ulriksfors ca. 2 km sydost om Strömsund. Produktionen uppgår till ca. 7.000 m³/år hyvlad panel, som till största delen exporteras och lastas ut på järnväg (motsvarar 120 vagnar/år).

Intransporterna av ca. 10.000 m³/år sågat virke sker numera helt på lastbil, men tidigare har sågat virke som köps från Doroteasågen tagits in på järnväg. I ett koncept med genomgående trafik på Inlandsbanan bör det vara möjligt att återuppta dessa transporter. Detta rör sig om ca. 3.500 m³/år motsvarande 70 vagnar/år.

I övrigt bedöms ingen ytterligare potential för järnvägstransporter finnas vid företaget.

5.3.5 ACB-Interiör, Strömsund

Kontaktperson: Tommy Borg

Företaget är beläget i Strömsund på industriområdet ca. 400 m från närmaste industrispår. Företaget tillverkar möbler med spånskivor som väsentlig insatsvara.

I produktionen används ca. 15.000 ton/år spånskivor, som väsentligen köps från Byggelit AB:s tre anläggningar i Lockne, Lit och Storuman, vilka samtliga ligger längs Inlandsbanan. Transporterna sker f.n. med lastbil då det inte finns någon genomgående godstrafik på Inlandsbanan.

Från fabrikena i Lockne och Storuman (12 resp. 20 mil från Strömsund), som båda har industrispår, kan det vara möjligt att sända åtminstone en del av spånskivekvantiteten på järnväg till Strömsund. Förutsättningen är att spåret till industriområdet i Strömsund kompletteras med ytterligare ett spår på ca. 200 m som dras åt NO mot ACB Interiörs fabriksbyggnad (ej ända fram pga. nivåskillnad). Kostnaden härför kan inkl. växel uppskattas till ca. 400.000 kr. Antalet vagnar/år som därvid kan genereras kan uppskattas till ca. 300 (varje Hbis-vagn lastar 23 ton spånskivor).

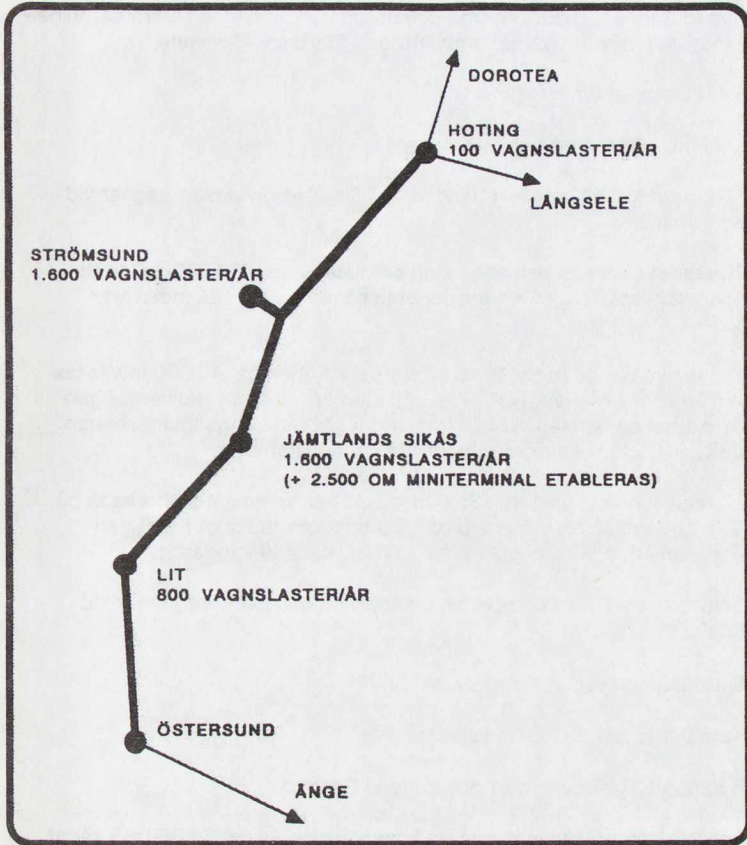
Uttransporterna går med bil och bl.a. till IKEA:s centrallager i Älmhult. Liksom i fallet med systemanläggningen ACB Laminat i Svenstavik kan, om pris och transportkvalitet är acceptabel, dessa transporter ske i Hbiks-vagnar med lastskyddande mellanväggar. Dessa transporter motsvarar i så fall ca. 400 vagnar/år. Det kan nämnas att IKEA:s verksamhet i Älmhult i övrigt till stor del är uppbyggd på järnvägstransporter.

Sammantaget finns därför en teoretisk potential på ca. 700 vagnar/år, vilket dock förutsätter genomgående trafik på Inlandsbanan, nytt spår till läge närmare ACB, samt rätt pris och transportkvalitet.

5.3.6 Övriga kunder

Den sammanlagda potentialen för övriga kunder anges till 500 vagnslaster/år fördelat på Lit, Jämtlands Sikås, Strömsund/Ulriksfors och Hoting. Sammanfattande karta framgår på sida 17.

5.3.7 Sammanfattande karta



5.4 Hoting - Storuman

Utmed denna sträcka bedöms potentiella kunder finnas i Dorotea, Vilhelmina, Vinlidsberg (timmerterminal), och Storuman/Stensele.

5.4.1 Dorotea Emballage AB

Kontaktperson: Britt Inger Jonsson

Företaget är beläget invid bangården i Dorotea och lastar vagnar vid eget spår.

Företaget tillverkar lastpallar. Man producerar ca. 650.000 pallar ett normalår varav ca. 85% transporteras på järnväg. Detta motsvarar ca. 1.100 vagnar.

Virket till pallarna sågas till stor del på plats, men ca. 10.000 m³/år tas in från andra sågverk i regionen. En liten del av detta skulle möjligen kunna tas på järnväg vid köp från andra sågverk längs Inlandsbanan. Detta kan i så fall maximalt motsvara ca. 50 vagnar/år.

I produktionen uppstår ca. 35.000 m³ flis per år, som transporteras på järnväg med samma vagn typ och i samma omlopp som flisen från Doroteasågen. Flistransporterna omfattar ca. 450 vagnar/år.

Sammantaget finns därmed en potential på ca. 1.600 vagnar/år vid företaget.

5.4.2 Doroteasågen AB, Dorotea

Kontaktperson: Sune Danielsson

Företaget är beläget invid bangården i Dorotea.

Företaget är ett sågverk med en årsproduktion av ca. 33.000 m³ sågat virke, varav 75-80% går på export.

Av årsproduktionen sänds ca. 12.000 m³ med järnväg, motsvarande ca. 250 vagnar/år. En viss ökning kan vara möjlig om en genomgående trafikering på Inlandsbanan möjliggör att virke till Holmsunds hamn kan sändas med järnväg via Storuman. I dagsläget är en sådan transport inte möjlig eftersom det inte förekommer någon godstrafik på delsträckan Dorotea-Vilhelmina. En ökning till 300 vagnar/år bedöms därför som möjlig.

Från produktionen faller ca. 100.000 m³ flis/år, som transporteras med järnväg till Dynäs via Hoting-Långsele. Detta motsvarar ca. 1.300 vagnar/år.

Spånet från produktionen säljs delvis till spånplattfabriken i Storuman. Detta är en potentiell "interntransport" vid genomgående trafik på Inlandsbanan, och bedöms motsvara ca. 100 vagnar/år. För dessa spåntransporter kan samma typ av vagnar som nu används för flistransporter användas.

5.4.3 Polarvagnen AB, Dorotea

Kontaktperson: Kurt Krage

Företaget är beläget i Dorotea och har eget industrispår.

Företaget producerar husvagnar, ca. 1500 per år. Samtliga transporter sker med bil.

Företaget är dock positiva till järnvägstransport både för en del intransporter av materiel och uttransporter av husvagnar.

Potentialen bedöms till ca. 100 vagnar/år.

5.4.4 Vilhelminasågen AB, Vilhelmina

Kontaktperson: Anders Ellasson

Företaget är ett sågverk beläget i Vilhelmina vid eget industrispår. Årsproduktionen uppgår till ca. 45.000 m³ sågat virke, varav ca. 75% går på export. Ca. 25.000 m³/år lastas ut på järnväg, motsvarande ca. 500 vagnar/år.

Från produktionen faller ca. 110.000 m³ flis årligen, som transporteras i container på järnväg till Umeå f.v.b. med lastbil till SCA i Obbola (som saknar eget spår). Varje vagn tar två 20-fots containrar, som vardera rymmer 35 m³ flis. 7 vagnar avgår dagligen i en systemtransport, som kopplas samman med massavedsvagnar från timmerterminalen i Vilhelmina till ett heltåg med flis och massaved som går direkt till Umeå. Flis-transporterna motsvarar 1.600 vagnar/år.

Någon större volymökning av järnvägstransporter är inte möjlig eftersom företaget redan utnyttjar järnvägen i stor utsträckning. Lokala transporter av spån till Byggelit AB:s spånskivefabrik i Storuman bör dock kunna ske på järnväg, och motsvarar då ca. 150 vagnar/år.

5.4.5 VILHELMINA FIAK AB, VILHELMINA

Kontaktperson: Kent Löfgren

Företaget är beläget i Vilhelmina och kan utnyttja industrispår. Tillverkning sker av formsprutade plastprodukter.

I produktionen används betydande mängder plastgranulat, som till stor del tas in på järnväg. Nuvarande transporter motsvarar ca. 100 vagnar/år.

En viss möjlighet till ökning finns när det gäller uttransporter, om distribution till mottagare kan lösas.

Potentialen bedöms därför till 200 vagnar/år.

5.4.6 Byggelit AB, Storuman

Kontaktperson: Bo Lindberg

Företaget är beläget strax sydost om Storumans station med eget industri-spår utgående från linjen mot Hällnäs.

Företaget producerar ca. 35.000 ton spånplattor per år. Av dessa transporterats 3.500 ton/år (export till Norge och Tyskland) på järnväg, motsvarande 150 vagnar/år.

Dessutom tas ca. 5.000 ton/år lim in på järnväg från Sundsvall på järnväg (motsvarande ca. 150 vagnar/år).

Av den volym som transporteras med bil går ca. 2.000 ton/år till systerfabriken i Lit vid Inlandsbanan och ca. 500 ton/år till ACB Interiör i Strömsund. Dessa transporter skulle möjligen kunna ske på järnväg om trafik etableras längs Inlandsbanan, och de motsvarar då ca. 100 vagnar/år.

Dessutom kan nämnas att fabriken köper spån från sågverk längs Inlandsbanan, bl. a. i Dorotea, Vilhelmina och Sorsele, som eventuellt kan transporteras med järnväg. Dessa transporter berörs under resp. sågverk.

5.4.7 Stensele sågverk, Storuman

Kontaktperson: Ulrik Leonardsson

Företaget är ett sågverk beläget i Stensele med industrispår utgående från linjen Storuman-Hällnäs ca. 4 km från Storuman.

Produktionen uppgår till ca. 25.000 m³/år, varav ca. 5.000 m³/år av exportvolymen (ca. 100 vagnar/år) transporteras ut med järnväg.

En viss produktionsökning kan vara möjlig om konjunkturen vänder till det bättre. I övrigt finns inte några större möjligheter till en ökning vad gäller utleveranser av sågat virke.

I produktionen uppstår ca. 45.000 m³ flis, som transporteras till kustindustri (SCA Obbola) med lastbil. Några möjligheter att överföra dessa till järnvägs-transporter som berör Inlandsbanan bedöms inte finnas.

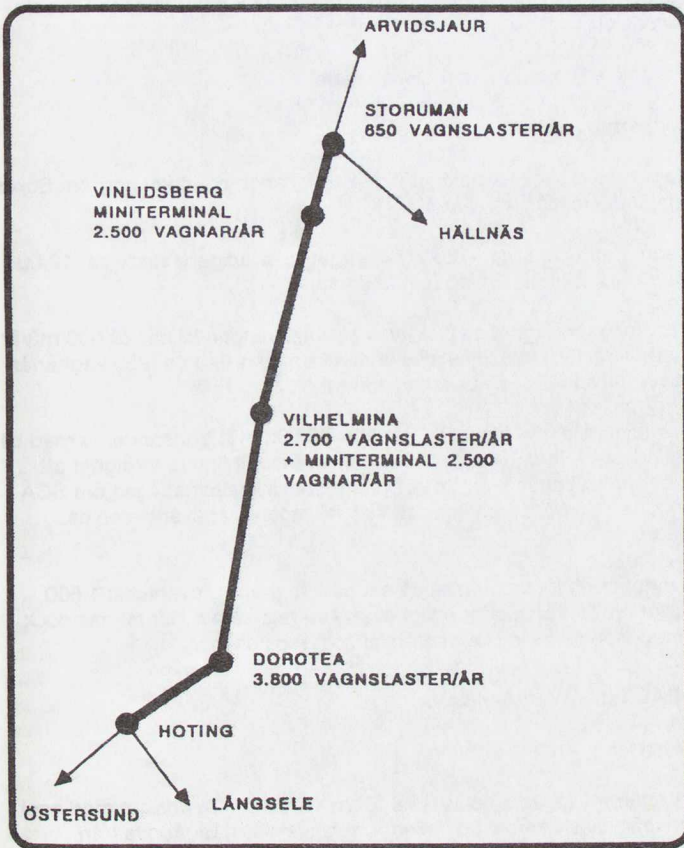
5.4.8 Övriga kunder

Den sammanlagda potentialen för övriga kunder anges till 600 vagnslaster per år, fördelat på Dorotea (200), Vilhelmina (250) och Storuman (150).

Till detta kommer att timmerterminalerna i Vilhelmina och Vinlidsberg föreslås omvandlas till s.k. miniterminaler med en utlastning på 2.500 vagnar/år vardera.

Sammanfattande karta framgår på sid. 21.

5.4.9 Sammanfattande karta



5.5 Storuman-Gällivare

Utmed denna sträcka bedöms större potentiella kunder finnas i Sorsele och Arvidsjaur.

5.5.1 Sorsele Trävaruhandel AB, Sorsele

Kontaktperson: Sture Abrahamsson

Företaget är ett sågverk beläget vid Inlandsbanan ca. 4 km norr om Sorsele vid eget industrispår.

Företaget producerar ca. 40.000 m³ sågat virke årligen, varav ca. 12.000 m³/år transporteras ut med järnväg (ca. 250 vagnar/år).

Det kan finnas möjlighet att öka järnvägsutlastningen till ca. 20.000 m³/år (400 vagnar/år). Vidare finns möjlighet att transportera ca. 250 vagnar/år med spån till spånskivefabriken i Storuman.

Den flis som faller vid produktionen (ca. 60.000 m³) transporteras med bil till kustindustri i Piteå-regionen. Det kan eventuellt finnas möjlighet att knyta denna till samma containersystem som Vilhelminasågen om SCA i Obbola kan bli mottagare i stället. I så fall motsvarar kvantiteten ca. 850 vagnar/år.

Detta innebär en total potential på ca. 650 vagnar/år, eventuellt 1.500 vagnar/år om flistransporter enligt ovan kan realiseras. Här räknas dock inte flistransporterna in i den potential som redovisas.

5.5.2 EAL Timber AB, Arvidsjaur

Kontaktperson: Anders Nilsson

Företaget är ett sågverk beläget ca. 6 km sydöst om Arvidsjaur med eget industrispår (till större del f.d. linjen Arvidsjaur-Jörn) utgående från Arvidsjaur.

Företaget producerar ca. 35.000 m³/år sågat virke.

Nuvarande utlastning på järnväg omfattar ca. 550 vagnar/år, varav ca. 90 vagnar/år går till Holmsunds hamn.

Den flis som faller vid produktionen transporteras med lastbil till kustindustri i Piteå-regionen. Järnvägstransport bedöms ej som möjlig eftersom linjen Arvidsjaur-Jörn lagts ned.

5.5.3 Lundbergs Träindustri AB, Arvidsjaur

Kontaktperson: Christer Lundberg

Företaget är ett sågverk beläget ca. 5 km norr om Arvidsjaur utmed järnvägs-linjen Arvidsjaur-Gällivare. Företaget disponerar eget industrispår utgående från linjen.

Företaget producerar ca. 30.000 m³/år sågat virke varav ca. 70% går på export. Man lastar f.n. ut ca. 500 vagnar/år, men en ökning till ca. 700 vagnar/år bedöms som möjlig.

Den flis som uppstår vid produktionen går till kustindustri i Piteå-regionen. Järnvägstransport bedöms ej som möjlig eftersom bandelen Arvidsjaur-Jörn är nedlagd.

5.5.4 GT Trä AB, Glommersträsk

Kontaktperson: Tomas Åhman

Företaget är ett sågverk beläget i Glommersträsk (41 km från Arvidsjaur) utmed den nedlagda bandelen Arvidsjaur-Jörn.

Företaget producerar ca. 13.000 m³/år sågat virke. Utlastning av ca. 100 vagnar/år för export sker i Jörn 35 km från Glommersträsk.

Efter genomförd investering kommer produktionen att uppgå till ca. 30.000 m³ per år. Företagets bedömning är att av denna volym ca. 50-60% kommer att kunna transporteras med järnväg (ca. 400 vagnslaster/år). Goda förutsättningar föreligger att kunna utföra denna lastning i Arvidsjaur, varvid ett samarbete med EAL Timber, med utlastning därstädes, alternativt vid stationsområdet, är möjligt.

5.5.5 ATAB, Arvidsjaur

Kontaktperson: Staffan Pettersson

Företaget tillverkar impregnerade stolpar i längder upp till 6 meter. Dessa används främst till stängsel, lekparcsutrustningar etc. Företaget är beläget med eget industrispår ca. 1 km NV stationen i Arvidsjaur.

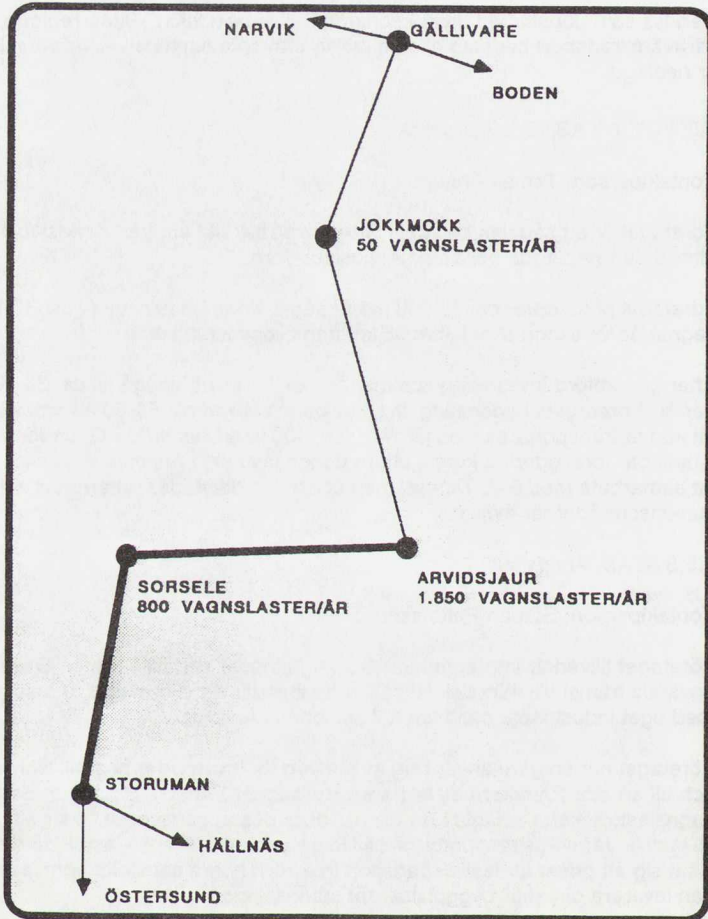
Företaget har tidigare använt sig av järnväg för transporter bl.a. till Norge och till en stor tillverkare av lekparcsutrustningar i Aneby, Småland. Sedan vagnslasttrafiken nedlagts i Aneby har dock dessa transporter övergått till lastbil. Järnvägstransporterna till Norge har lagts över till lastbil då det visat sig att priset för lastbilstransport inte blivit högre samtidigt som lastbilen kan leverera direkt till bygplatser för stängsel etc.

Om rätt pris och transportkvalitet kan erbjudas och vagnslasttrafik kan åter-etableras i Aneby finns det möjlighet att utföra dessa transporter med järnväg. Detta omfattar då ca. 40 vagnar/år. I övrigt bedöms ingen potential för åter-upptagna järnvägstransporter finnas vid ATAB.

5.5.6 Övriga kunder

Den sammanlagda potentialen för övriga kunder anges till 400 vagnslaster/år, fördelat på Sorsele (150), Arvidsjaur (200) och Jokkmokk (50). Observera att den sistnämnda potentialen i kapitel 6 bedöms som för liten att motivera trafikering till Jokkmokk med tanke på det långa avståndet från Arvidsjaur/Gällivare.

5.5.7 Sammanfattande karta



6. Trafikeringsförslag

Förslaget i denna utredning utgår ifrån att gods från kunder längs Inlandsbanan dras söderut från Arvidsjaur mot Östersund resp. norrut från Åsarna mot Östersund och söderut från Ytterhogdal-Sveg mot Mora.

Detta ger följande fördelar:

- * Bättre anknnytning till SJ Gods' framtida tåg bildningspunkter (Borlänge, Ånge, Boden), vilket i många fall kan innebära kortare transporttider än dragning via tvärbanorna i framtiden.
- * Större del av intäkten faller på den operatör som trafikerar Inlandsbanan
- * Nya transporter som är "interna" på Inlandsbanan möjliggörs; t.ex. av spån, sågat virke och spånplattor.
- * Underhållet av banan kan motiveras på en större del än vad som nu är fallet genom godstrafiken, vilket förbättrar förutsättningarna för sommarturisttrafik. Den andel av Inlandsbanan som underhålls för godstrafik ökar från 45% till nära 70% av sträckan Mora-Gällivare.

En förutsättning för detta trafikeringsförslag är att trafiken utförs av en operatör som har väsentligt lägre kostnadsnivå än SJ Gods. De volymer som angivits i kapitel 5 kommer att kunna transporteras med järnväg bara om operatören kan erbjuda konkurrenskraftiga priser. I dagsläget är situationen den att SJ Gods kan för mer än 80% av den angivna volymen inte erbjuda konkurrenskraftiga priser. I realiteten innebär detta att större delen av Inlandsbanans godstrafik, undantaget systemtransporter på avsnittet Sveg-Mora, skulle komma att avvecklas inom de närmaste åren om inte trafiken överlättes till en annan operatör.

SJ Gods är medvetna om denna situation och understöder aktivt en sådan utveckling. SJ Gods har baserat på erfarenheterna av s.k. shortlines i USA tagit fram en strategi för utveckling av regionala matarbanor. Detta sker enligt SJ genom att småskaliga organisationer som kan ge bättre service och lägre produktionskostnader tillåts ta över ansvaret för denna trafik från SJ. I SJ:s perspektiv utgör hela Inlandsbanan en "potentiell regional matar-bana". En småskalig organisation bedöms i vissa fall kunna göra en idag starkt olönsam godstrafik till en lönsam affär genom att man kan öka gods- trafiken samtidigt som produktionskostnaderna avsevärt kan sänkas.

Ett exempel på detta finns i form av Dalatåg AB, som sedan den 4 november 1991 trafikerar bandelen Orsa-Furudal (sedan 7 januari 1992 även delsträckan Mora-Orsa av Inlandsbanan). Genom att Dalatåg AB tagit över trafiken har en nedläggning av godstrafiken kunnat undvikas, och tvärtom har trafikunderlaget kunnat öka med ca. 50% under den korta tid som Dalatåg AB har existerat.

Det är en sådan utveckling som bedöms som nödvändig om godstrafiken på Inlandsbanan skall kunna ha någon framtid.

En annan förutsättning för förslaget är att idag icke godstrafikerade delar av Inlandsbanan (Sveg-Ytterhogdal, Åsarna-Brunflo, Ulriksfors-Hoting och Dorotea-Vilhelmina) kan upplåtas för godstrafik med 20 tons axellast och sänkt hastighet (40 km/tim eller i vissa fall 20 km/tim). De aktuella sträckorna underhålls idag för persontrafik. I USA är det vanligt att shortline-operatörer tillåter upp till 33 tons axellast vid låg hastighet på motsvarande bantyper, så detta bör inte vara något problem även om det avviker från Banverkets gängse standardtänkande.

Banverket tillämpar vid bedömning av tillåten axellast på olika bandelar ett samband mellan slipersavstånd, hastighet och rälsvikt. Med de räls typer och slipersavstånd som är aktuella på de angivna sträckorna kan vagnar lastade till 20 tons axellast dras fram i 20-40 km/tim. Antalet vagnar i tågen är i trafikeringsförslagen så dimensionerade att tågen får tillräcklig dragkraft för att klara stigningar.

Vidare anges som en förutsättning att operatörer tilldelas dragkraft (befintliga T44-lok) som staten löser ut från SJ enligt samma modell som tillämpats tidigare för rullande materiel för länsjärnvägar.

Med dessa förutsättningar finns möjlighet att bygga upp trafik enligt följande:

- * Ett dagligt (M-F) godståg Arvidsjaur - Östersund. Underlag för detta tåg:
 - Arvidsjaur 1.850 vagnslaster/år (varav 200 avkopplas i Storuman för att gå vidare mot Holmsund)
 - Sorsele 800 vagnslaster/år (varav 250 till plattfabriken i Storuman)
 - Storuman 650 vagnslaster/år (varav 100 till Lit/Strömsund)
 - Vinlidsberg 2.500 vagnslaster/år (enbart på delsträckan Vinlidsberg-Storuman)
 - Vilhelmina 5.200 vagnslaster/år (varav 4.250 enbart Vilhelmina-Storuman)
 - Dorotea 3.800 vagnslaster/år (varav 1.750 enbart Dorotea-Hoting, 100 enbart Dorotea-Storuman, 70 Dorotea-Strömsund resp. 50 Vilhelmina-Dorotea)
 - Hoting 100 vagnslaster/år

Detta innebär att tåget i genomsnitt kommer att ha 24 lastade vagnar vid ankomst Östersund men bara 2 lastade vagnar i andra riktningen. Antalet tomvagnar förhåller sig tvärtom. För att klara detta förutsätts 2 T44:or i tåget varav den ena avkopplas och vänder i Vilhelmina.

För att klara daglig trafikering M-F krävs två tåg; ett som går från Östersund på morgonen och ankommer Arvidsjaur på kvällen; och ett som går i andra riktningen. Tågen möts i Vilhelmina. Sammanlagt åtgår således 3 T44-lok för denna verksamhet.

* Ett dagligt (M-F) godståg Östersund-Strömsund. Underlag för detta tåg:

- Strömsund 1.600 vagnslaster/år
- Jämtlands Sikås 4.100 vagnslaster/år
- Lit 800 vagnslaster/år

Detta innebär att tåget i genomsnitt kommer att ha 26 lastade vagnar vid ankomst Östersund men bara 2 lastade vagnar i andra riktningen. Antalet tomvagnar förhåller sig tvärtom. När behov föreligger kan det andra godståget (som har 2 T44:or) utnyttjas för att dra en del vagnar till/från Ulriksfors. Därmed räcker det med 1 T44:a i tåget.

För att klara daglig trafikering (M-F) räcker det med ett tågpar, som går från Östersund på morgonen och återkommer på kvällen. Därmed räcker det med en T44:a för denna hantering.

För omloppet norr om Östersund räknas med en gemensam reserv på 1 T44:a; vilket gör att det sammanlagda antalet lok som krävs för gods-trafiken norr om Östersund blir 5 T44-lok.

* Ett dagligt (M-F) godståg Åsarna-Östersund. Underlag för detta tåg:

- Lockne 1.100 vagnslaster/år (550 Lockne-Östersund; 550 Lockne-Svenstavik)
- Hackås 100 vagnslaster/år
- Skanderåsen 200 vagnslaster/år
- Svenstavik 1.200 vagnslaster/år
- Brånan 2.500 vagnslaster/år
- Åsarna 100 vagnslaster/år

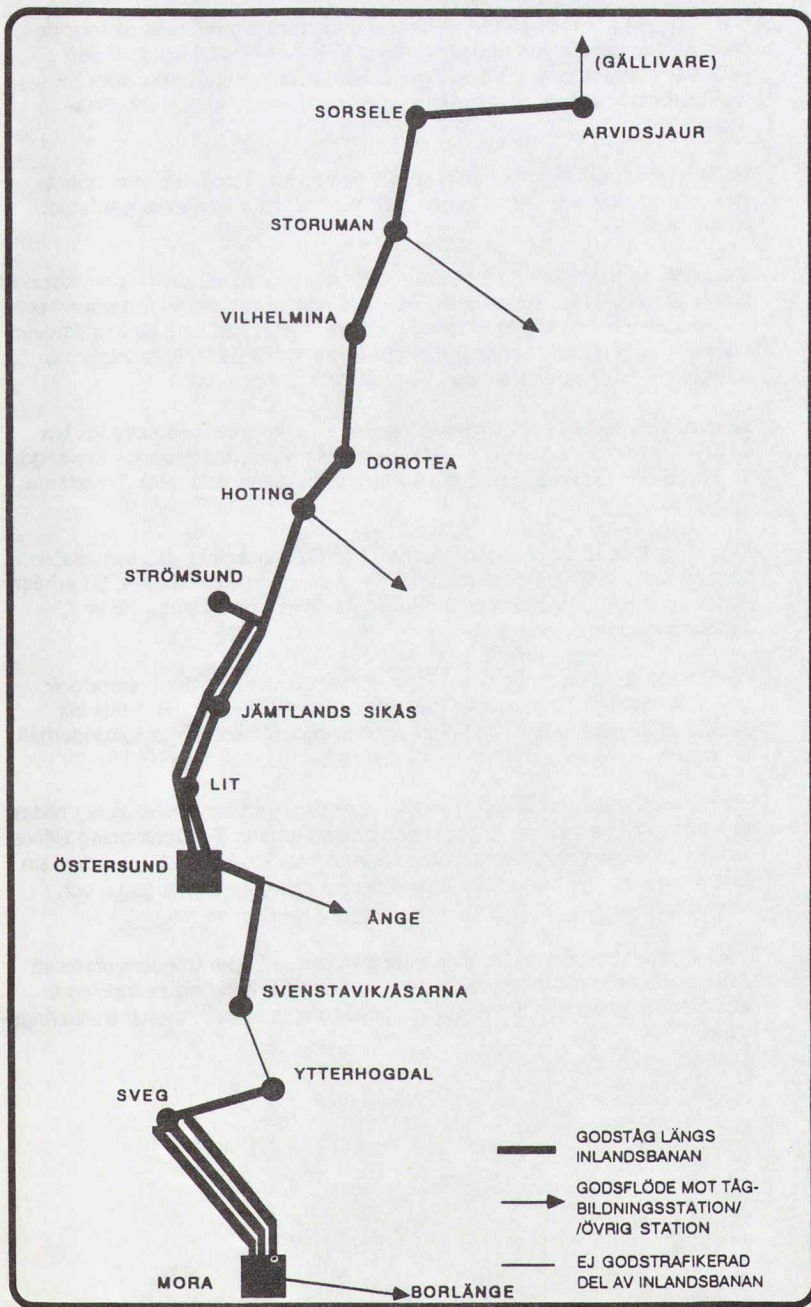
Detta innebär att tåget i genomsnitt kommer att ha 21 lastade vagnar vid ankomst Östersund och lika många tomvagnar tillbaka. För att klara detta krävs 1 T44:a i tåget.

För att klara daglig trafikering krävs ett tågpar M-F, som utgår från Östersund på morgonen och återkommer till Östersund på kvällen. Sammanlagt åtgår då 1 T44-lok för denna verksamhet.

* 3 dagliga (M-F) godståg Sveg-Mora, varav 1 även trafikerar delen Sveg-Ytterhogdal. Underlagen för dessa tåg är:

- Ett torvtåg Sveg-Mora; i genomsnitt 27 lastade Rs-vagnar med containers.
- Ett timmertåg (Ytterhogdal)-Sveg-Mora; i genomsnitt 44 vagnar varav 5 från Ytterhogdal och 5 från Fågelsjö/Tandsjöborg.
- Ett övrigt godståg Sveg-Mora med i genomsnitt 11 lastade vagnar.

2 multipelkopplade T44-lok bör kunna klara såväl torvtågen som timmertågen. Tillkommer 1 T44-lok för det övriga godståget samt 1 T44 i reserv; sammanlagt 4 T44-lok för omloppen Mora-Sveg. Trafik från Tallhed och Orsa-Furudal behandlas inte här eftersom den kan utföras med Dalatåg AB:s befintliga resurser i Mora-regionen.



7. Förslag till huvudmannaskap

Som tidigare har framgått är en förutsättning för att godstrafik på Inlandsbanan i den skisserade omfattningen skall kunna förverkligas att den utförs av en/ flera operatörer enligt det koncept för matarbanor som SJ har utarbetat baserat på erfarenheter från det amerikanska shortline-konceptet.

Detta innebär att trafikeringsrätten bör överföras till denna/dessa operatörer för att skapa maximal handlingsfrihet när det gäller avtal gentemot kunder etc.

Vidare är en förutsättning för trafikens förverkligande att staten utan kostnad ställer dragkraft (sammanlagt 9 T44-lok; 5 som stationeras i Östersund och 4 som stationeras i Mora) till förfogande på likartat sätt som länstrafikhuvudmännen, som fått trafikeringsrätten för persontrafik på länsjärnvägarna, samtidigt erhållit fordon om de övertagit trafik enligt avtal.

Alternativet med T44-lok förordas framför ett alternativ med äldre lok typ T43/T41 eftersom underhållskostnaderna blir lägre, återstående livslängd är längre och reservbehovet mindre för de driftsäkra och relativt moderna T44-loken.

Staten får lösa ut de aktuella fordonen från SJ på samma sätt som staten tidigare löste ut motorvagnsmateriel för länstrafikhuvudmännen. SJ erhåller härför en engångsersättning. Storleken på denna får bli fråga för en förhandling mellan SJ och staten.

Med dessa förutsättningar kan staten förhandla med en/ flera operatörer om ett långsiktigt åtagande för den aktuella trafiken. Statens insats blir då att fritt tillhandahålla T44-loken, medan operatören svarar för underhåll av desamma.

För att samordna och utveckla trafiken föreslår vi att ett särskilt bolag bildas som paraplyorgan för både gods- och person/turisttrafik. Detta bolag tillförs de lok och motorvagnar som staten löser ut från SJ. Bolaget upprättar i sin tur avtal med de entreprenörer/operatörer som skall bedriva gods- och persontrafiken.

Trafikeringsrätten för godstrafiken bör tilldelas den operatör som utses att utföra godstrafiken. För att möjliggöra en smidig utveckling av trafiken är det nödvändigt att den som bedriver godstrafiken också innehar trafikeringsrätten.

Förhandlingar med presumtiva operatörer bör om beslut fattas att följa denna linje under våren 1992 kunna vara genomförda till augusti 1992, varefter den 1 januari 1993 kan vara ett möjligt datum för ett överlåtande av trafikeringsrätten. Banverket bör vara det organ som för statens räkning genomför dessa förhandlingar. Den 1 januari 1993 kan då den befintliga SJ-trafikeringen övertas, men först tidtabellskiftet sommaren 1993 är det realistiskt att tänka sig att det helt nya trafikeringssupplägget kan genomföras. Därmed får operatörerna ett halvår på sig att trimma in organisationen

Operatörernas uppstartningskostnader för godstrafiken beräknas uppgå till ca. 2 mkr och förutsätts täckas av statliga medel.

Antalet vagnslaster (inkl. systemtransporter) som berör Inlandsbanan är i dagsläget ca. 37.000 per år. I utredningen anges en ökningspotential på ytterligare ca. 15.000 vagnslaster/år. Volymökningen kan beräknas ta 1-3 år att förverkliga och är beroende av förhandlingar med kunder, med SJ, etc.

Om andra operatörer än SJ kommer att utföra både gods- och persontrafik kan det bli aktuellt att överföra trafikledningsfunktionen (tågklarare etc.) från SJ till Banverket. Att överföra trafikledningen till något annat organ, t.ex. det särskilda bolag som föreslås, är däremot olämpligt eftersom det sannolikt skulle visa sig vara mycket svårt att genomföra med hänsyn till de krav som Järnvägsinspektionen ställer. I ett läge där SJ utför trafikledningsfunktionen men andra trafikerar banan kan det däremot bli aktuellt att SJ ersätts för sina kostnader ur Banverkets budget på likartat sätt som SJ ersätts av Banverket för viss tågklarering utförd på sträckor som trafikeras av BK Tåg AB.

8. Slutsatser och rekommendationer

Utredningen visar att det finns en betydande potential för godstrafik på Inlandsbanan i ett koncept där godstrafiken läggs om till att följa Inlandsbanan med Östersund/Mora som knutpunkter/överlämning till SJ i stället för att länkas ut via tvärbanorna. Detta skapar också bättre förutsättningar för sommarturisttrafik genom att ca. 70% i stället för som nu ca. 45% av Inlandsbanan Mora-Gällivare kommer att ha en godstrafik som motiverar banunderhåll och att nuvarande system med banavgifter för att utnyttja statens spåranslagningar gäller.

Detta förutsätter att trafikeringsrätten för godstrafiken på Inlandsbanan överföres till en eller flera operatörer med en shortline-liknande organisation som kan utföra trafiken i nära samarbete med marknaden och till konkurrenskraftiga kostnader.

Utredningen rekommenderar därför:

- *Att trafikeringsrätten överförs till den/de operatörer staten träffar avtal med enligt förslagen i utredningen*
- *Att staten utan kostnad tillhandahåller dragkraft (sammanlagt 9 T44-lok) till presumtiva operatörer. Staten löser ut de aktuella loken från SJ.*
- *De godstrafikerade delarna förblir spåranslagningar i statens ägo, och operatörerna betalar banavgifter enligt sedvanlig taxa för att utnyttja dem.*
- *Banverket tillåter under en övergångsperiod 20 tons axellast på de sträckor som är tänkta att godstrafikeras men som idag saknar godstrafik. Hastigheten för godstågen kan därvid på de aktuella avsnitten sänkas till 40 eller ev. 20 km/tim. På sikt bör sträckorna rustas upp till samma standard som övriga godstrafikerade delar av Inlandsbanan.*
- *Därmed stannar investeringsbehovet på kort sikt till mindre belopp som krävs för punktinsatser på broar etc.*
- *Under våren/sommaren 1992 sker förhandlingar med presumtiva operatörer. Under denna period kompletteras också det nu befintliga utredningsunderlaget så att presumtiva operatörer får förutsättningarna bättre belysta.*

9. Genomförande

För att genomföra utredningens förslag kan det vara lämpligt att den nuvarande kommittén får fortsätta sitt arbete som ledningsgrupp.

Tidplanen för genomförande kan översiktligt beskrivas enligt följande:

- *Våren 1992: Beslut att följa utredningens angivna modell*
- *Mars-April: Besök hos företag och kommuner för att informera om utredningens resultat och följa upp tidigare kontakter*
- *Mars-augusti: Fördjupade studier för att skapa bättre underlag av kostnader och trafikupplägg*
- *Våren-sommaren 1992: Förhandlingar med presumtiva operatörer. Förhandlingar med SJ om utförelsen av T44-lok.*
- *Augusti 1992: Operatör/operatörer utses. SJ ersättes för överlåtelse av 9 T44-lok*
- *Augusti-december 1992: Operatörer förbereder övertagande av trafiken genom att förhandla med SJ om villkor för överlämning av vagnar, intäktsfördelning etc.*
- *1 januari 1993: Operatörer övertar SJ:s befintliga godstrafik på Inlandsbanan inkl. systemtransporterna Sveg-Mora. Operatörerna övertar de angivna 9 T44-loken.*
- *April-maj 1993: Banverket genomför vissa punktsatser för att kunna tillåta 20 tons axellast med begränsad hastighet på delsträckorna Sveg-Ytterhogdal, Åsarna-Brunflo, Ulriksfors-Hoting och Dorotea-Vilhelmina.*
- *Juni 1993: Det nya trafikupplägget med godstrafik längs med Inlandsbanan träder i kraft.*

TURISTTRAFIK PÅ INLANDSBANAN ?

Expertstudie rörande potentialen för framtida turisttrafik på Inlandsbanan (IB)

Rubricerade expertstudie har utförts av konsulterna Christer Magnusson och Anders Gustrin, båda med en mångårig erfarenhet av besöks- och resenäringen. Magnussons tidigare verksamhet har omfattat VD-poster inom Vingresor, Linjeflyg och Stockholm-Saltsjön och Gustrins verksamhet VD-poster inom Procordiakoncernen, särskilt SARA-gruppen, samt styrelseuppdrag inom ett antal internationella konsultbolag.

Studien har utförts som en koncentrerad enkätundersökning och baserats på konsulternas etablerade nätverk och branschkontakter. Samtal har förts med personer både inom företagsledande och produktionsansvarig ställning och omfattat in- och utländska företag, verksamma såväl lokalt som globalt.

Tyngdpunkten i undersökningen har legat i att inhämta synpunkter och attityder från den nord- och centraleuropeiska marknaden, men även representanter för mer fjärran belägna marknader har fått komma till tals. Förteckning över kontakter bifogas, Bilaga 1 .

Respondenterna har fått sig presenterade dels det existerande inlandsbanekonceptet ("nuvarande produkt") och dels ett tänkt, framtida koncept med hög-

re kvalité och servicegrad och med ett rikare utbud av attraktioner och kringsservice ("optimal produkt"). Lämnade synpunkter och omdömen framgår av bifogade sammanställningar, Bilagorna 2 och 3.

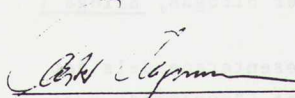
Enkätundersökningen kan sammanfattas med att de positiva reaktionerna rörande en framtida turisttrafik på inlandsbanan ("optimal produkt") har varit klart dominerande. Ett antal företag - exempelvis Club Med och Winge of Scandinavia - har uttryckt önskemål om fördjupade diskussioner om operativt samarbete i olika former och några övriga - exempelvis Antofagasta Holding och Barrett Int. - emotsett en fortsatt dialog rörande finansiellt och eventuellt ägarmässigt samarbete.

Slutsatser beträffande produktens innehåll och utformning redovisas närmare i Bilaga 4.

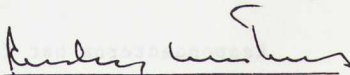
En uppskattning har också gjorts av 5 års resevolymutveckling i kombination med en grov resultat kalkyl. Denna återfinns i Bilaga 5.

Sammanfattningsvis ger studiens resultat och våra egna intryck oss anledning anta att en kommersiellt bärkraftig turisttrafik på inlandsbanan skulle ha goda möjligheter att kunna utvecklas under 90-talet.

Stockholm den 20 mars 1992



Christer Magnusson



Anders Gustrin

Förteckning över marknadskontakter

Svenska marknaden

- SPF	Åke Gille
- Bennett Sverige	VD Åke Lindell
- Linjeflyg	MD Lars Berglöf
- Ticket	VD Erik Strand
- Z-Resor	Anneli Åman
- Sthlm Water Festival	Caj Malmros

Utlandsmarknaden

- SAS Norge	VP Björn Lunde
- SAS Leisure	VD Christer Sandahl
- Bennett Norge	VD Magne Gunnarson och förs.chef Einar Sandven
- American Airlines	VD Edgar Flinck, Sthlm
- Töölö Resebyrå	VD Pauli Kontala, Helsingfors
- Arctia OY	VD Olle Kreander, Helsingfors
- Haman Travel	VD Kurt Haman, Sthlm
- Winge of Scandinavia	Prod.chef Rolf Monsen, Oslo
- Barrett Int. Ltd.	Chairman Peter C. Barrett, London
- Pannell, Kerr & Foster (PKF)	Director Robert Lewis, London
- Sea Containers Ltd. (Orient Express)	VD Per-Erik Åsmyr, Eden Fi- nance, Oslo
- Club Mediterranee Int.	Director Frank Croston (PKF), London

- Tokyo General Corp.
(Leisure investm.) President Katsumi Iida,
Tokyo och New York
- Multiply Ltd.
(Leisure oper.) President Cyril H.C. Fung,
Hong Kong och New York
- Antofagasta Holding Plc
(Travel, Hotels and Lei-
sure - Oper. and Invest-
ment) Managing director Philip
J. Adeane, London
- Tjatta Management Inc.
(Leisure oper. and In-
vestment) President Karl Hofer, New
York

_____ o o o _____

Bilaga 2

Negativ inställning eller tveksamhet till IB
(nuvarande produkt)

- Nuvarande IB är nästan helt okänd utanför Sverige
 - Har hört talas om IB men känner inte närmare till "var, när och hur"
 - För grå och "profillös"
 - "Myr och skog i all oändlighet"
 - För "svår" och "krävande" produkt
 - För låg servicegrad och därför "riskfylld" för den kontinentala marknaden
 - För låg tillgänglighet
 - Var är attraktionerna?
 - Det "unika" måste tydliggöras bättre
 - Produkten är "varken eller" - varken utmanande eller komfortabel
-

Bilaga 3

Positiva och förhoppningsfulla reaktioner - både beträffande den nuvarande och den optimala produkten

- En "sleeping beauty"
- Intressant produkt men "dra på" i marknadsföringen; Var inte så exakt, korrekt och saklig. Sätt fantasin i rörelse.
- Stor potential. Turisten vill ha alltmer upplevelser och teman.
- Fler och fler vill ha lärorika och meningsfulla ferier
- "Genuin kultur" säljer allt bättre
- Kulturen kan ge "draghjälp"! Miljön i Ingmar Bergmans "Den goda viljan" har t.ex. givit kundförfrågningar av typen: "Där skulle vi vilja semestra"!
- Attraktionskraften ökar enormt om kvalité och komfort kan höjas
- Med färg, design och "kosmetik" kan IB's säljbarhet för billiga pengar höjas påtagligt
- Vagnar med restaurang, pub, lounge, musik, dans och kasino har hög prioritet
- "Paketera" produkten bättre, gör den enklare att nå och förstå
- Prisdifferentiera, klassindela
- Gör kombinationspaket; IB + Hurtigrutten eller IB + Nordkap t.ex.
- Skapa attraktioner utefter IB av internationell klass
- Bygg attraktioner på exotism och äventyr, genuint och med "lokalfärg"
- Kortare delsträckor med IB kommer att vara attraktiva i högkvalitativa "Scandinavian tours"

- Högre "tempo" och jämn kvalitet måste kunna erbjudas utländska tour operators
 - I kombination med aggressiv marknadsföring har IB en "oerhörd potential"
 - Med "högre specifik vikt" i produkten kan priserna höjas radikalt
-

Slutsatser beträffande turistproduktens innehåll och utformning med exempel på marknadsföringsbudskap

1. Produkten och dess "närmiljö" bör innehålla och präglas av:

- "Riktiga" , bekväma och "genuina" tåg med mat, dryck och personlig service;
- Tidtabell som anpassats till turisternas behov och som ger möjlighet att stanna några timmar på olika orter;
- Kul aktiviteter vid uppehållen på stationerna;
- Bra kvalité och urval av boendemöjligheter;
- Utflykter och arrangemang - spännande och välordnade;
- Möjligheter till individuella programpunkter, "frihet i resandet";
- Resekombinationer, ex.vis Narvik-Hurtigrutten-Nordkap-Trondheim;
- Kombination med svensk motsvarighet till Hurtigrutten - från Skellefteå till Sundsvall, eventuellt med anknytning till Finland;
- Bra förbindelser med Mora och Östersund;
- Lättillgängliga biljetter och upplysningar;

2. En f r turisttrafiken viktig delmarknad  r gruppresandet, som representeras framför allt av turoperat rer, flyg- och bussbolag, färjerederier och resebyråer. Denna marknad kräver väl anpassade och intressanta resepaket, logiskt sammanfogade ur produktens och närmiljöns komponenter.

3. Ett konkretiserat INLANDSTÅG bör alltså ha följande innehåll i produkt och marknadsföring:

- "Riktiga" tågsätt för c:a 300 personer med såväl 1:a klass som turistklass, restaurangvagn, musik- och cafévagn, bio och ibland sovvagn eller liggvagn;
 - Uniformerade tågvärdar/konduktörer som svarar för trivsel och säkerhet;
 - Komfort på tåget - Äventyr utanför tåget;
 - Åk Mora-Östersund med Familjetåget, som går med ånglok och stannar till i Orsa Finnmark för "Äventyr i vildmarken";
 - Tag båt från tåget till Arjeplog för övernattninng eller från Porjus upp till Stora Sjöfallet;
 - Tag natttåget och upplev midnattsolen;
 - Fortsätt med buss till Hemavan för fiske, vandringar och forsränning;
 - Tag anslutning till Narvik och åk Hurtigrutten tillbaka eller upp till Nordkap;
 - Hög stämning i stationshusen - Öl och korv i puben - Traktens band spelar!
 - Stanna till några timmar på de ställen Du känner Dig nyfiken på - Fortsätt med nästa tåg;
 - Parkera bilen gratis i Mora eller Östersund - Häng med Inlandståget!
 - Åk ena vägen tåg - andra vägen flyg;
 - Låt grannfamiljen låna bilen upp till Gällivare - så tar ni den tillbaka;
-

Bilaga 5

Prognos avseende volym- och resultatutveckling under
år 1 - 5

1	2	3	4	5	6
År	Ant. pax Ösd-Arv	Tot. ant. pax	Pris (exkl. Ösd-Arv moms)	Res. (Mkr) Ösd-Arv	Res. totalt (Mkr)
1993	25000	30000	500	-11	-17
- 94	27500	32500	550	- 7	-11
- 95	30000	35000	600	- 5	- 8
- 96	32500	37500	650	- 2	- 4
- 97	35000	40000	700	0	0
Tot. 93-97	150000	175000		-25	-40

Kommentarer till tabellen:

Kol. 2: Avser enbart sträckan östersund-Arvidsjaur

Kol. 3: Avser totala sträckan Mora-Gällivare,
(Observera att totala antalet resenärer
endast ökar med 5000 st)

Som jämförelse till tabellen ovan kan nämnas att under 1991 antalet resenärer uppskattades till 15000 st. Biljettpriset uppgick till c:a 300 kr.

FÖRSLAG TILL BOLAGSBILDNINGAR I SAMBAND MED OMSTRUKTURERINGEN PÅ INLANDSBANAN.

I samband med utredningsarbetet rörande trafik på inlandsbanan efter 30 september 1992, har även bolagsformer och ägarkonstellationer diskuterats. För att hitta så effektiva arbetsformer som möjligt, bör verksamheten brytas ner i för ändamålet professionella enheter.

INLANDSBANAN AB (IBAB).

Här föreslås ett Inlandsbanans eget banverk IBAB, där infrastruktur, trafikledning, banunderhåll, dragkraft och stationshus tas om hand. Lämpliga ägare är kommunerna längs banan. De kommer med all sannolikhet att värna om en bra infrastruktur till låg kostnad för att kunna attrahera entreprenörer på banan. IBAB bör kunna inbegripa de lok som avsätts för inlandsbanans trafik i sin balansräkning.

IBAB vänder sig i huvudsak till tre olika marknadssegment; **turisttrafik**, **persontrafik** och **godstrafik**. Det är troligt att de entreprenörer som skall invideras att köra godstrafik kommer att både marknadsföra och producera denna trafik.

PERSONTRAFIKOPERATÖR

Den persontrafik som skall bedrivas kommer troligen att upphandlas av respektive trafik huvudman, som i sin tur kommer att vända sig till en persontrafikoperatör. Turisttågtrafiken bör av rationella skäl opereras av samma entreprenör. Denna operatör kan förutom SJ vara t.ex. BK tåg, som visat intresse att satsa kunnande och kapital. Även underentreprenörer längs banan bör här kunna ges utrymme. Persontrafikoperatören, som fritt får disponera motorvagnarna och övriga vagnar, bör efter 5-årsperiodens slut kunna införliva motorvagnarna i sin balansräkning förutsatt att trafiken bedrivits på ett på förhand uppgjort kostnadseffektivt sätt. Detta bolag bör ha ett aktiekapital på 1 - 2 mkr.

Turistbolaget INLANDSTÅGET AB (ITAB)

ITAB skulle vara ett bolag, som har till syfte att från 1 oktober 1992 marknadsföra, sälja och producera resor och semestrar baserat på Inlandståget främst under perioden 10/6 - 30/8, men även kunna erbjuda resor på jul, skollov, påsk och vid specialarrangemang.

ITAB skall i samverkan med persontrafikoperatören utforma tågprodukten så att den erbjuder den kvalitet och service som de olika marknaderna efterfrågar. Därför skall inom ITABs ansvar ligga, all service, som inte direkt hör till framförandet av tåget, såsom servering, försäljning, information etc. Här förutsätts att ITAB disponerar upprustade tågsätt.

Vidare skall ITAB svara för att de lokala arrangemangen utanför tåget når upp till marknadens önskemål och samordna dessa så att optimalt produktutbud kan tillhandahållas. Eftersom vi räknar med att ca 30 000 turister skall resa längs banan under sommaren blir konkurrensen de olika orterna emellan den stimulans som driver fram attraktiva arrangemang, aktiviteter och boende till bra priser för turisterna. ITAB kommer att mot provision marknadsföra och sälja dessa arrangemang.

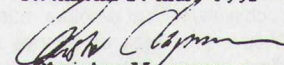
ITAB kommer att kunna erbjuda paketarrangemang till arrangörer, flygbolag, färjebolag och resebyråer på såväl den svenska som den utländska marknaden.

ITAB bör inledningsvis ha ett aktiekapital på 1 - 2 mkr som satsas av den entreprenör, som aktivt tar ansvar för verksamheten. Så snart affärsförutsättningarna klargjorts är det en önskvärd målsättning att invitera starka aktiva intressenter från marknadsledet att bidra med kapital i form av aktiekapital, konverteringslån, sponsoring etc. Målet bör vara att under perioden komma upp i ett aktiekapital på 5 mkr. ITAB skall kunna införtiva turisttågsvagnarna i sin balansräkning efter 5-årsperiodens slut förutsatt att trafiken följt de planer som ställts upp.

För att lösa ITABs kalkylerade underskott under uppbyggnadsperioden föreslår jag ett räntefritt villkorat avskrivningslån på 25 - 40 mkr (beroende på om hela eller del av banan skall trafikeras). Vidare föreslår jag att ITAB, för sin insats som turistutvecklare, erhåller i statligt marknadsstöd 250 kr per turist, som besöker området via bolaget. (Enl. uppgift från 1991 års trafik spenderade varje turist 3.000 kr under sin vistelse). Denna prestationsersättning är tänkt att avräknas mot det statsgaranterade lån som upptagits. När lånet är avräknat upphör marknadsstödet och verksamheten skall därefter kunna bli lönsam.

I utvärderingen av möjligheterna för en turistsatsning har Turismutveckling i Östersund och Anders Gustrin varit mig behjälplig. Förutsatt att ITAB ges finansiella förutsättningar under uppbyggnadsperioden är vi intresserade att aktivt gå in och starta upp ITAB med såväl kompetens som med aktiekapital. Detta i en tro att INLANDSTÅGET AB kan bli en turistisk succé och ett vinstgivande företag. Vi kommer att som partner söka oss till finansiellt starka företag som kan bidra på marknadssidan såväl i Sverige som i utlandet.

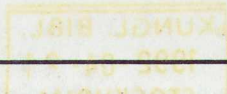
Stockholm 20 mars 1992


Christer Magnusson

Statens offentliga utredningar 1992

Kronologisk förteckning

1. Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. U.
2. Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föroreningar inne än ute. M.
3. Psykiskt stördas situation i kommunerna – en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. S.
4. Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. S.
5. Koncession för försäkringssammanslutningar. Fi.
6. Ny mervärdesskattelag.
 - Motiv. Del 1.
 - Författningstext och bilagor. Del 2. Fi.
7. Kompetensutveckling - en nationell strategi. A.
8. Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. Fi.
9. Ekonomi och rätt i kyrkan. C.
10. Ett nytt bolag för rundradiosändningar. Ku.
11. Fastighetsskatt. Fi.
12. Konstnärlig högskoleutbildning. U.
13. Bundna aktier. Ju.
14. Mindre kadmium i handelsgödsel. Jo.
15. Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. U.
16. Kroppen efter döden. S.
17. Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. S.
18. Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. S.
19. Långtidsutredningen 1992. Fi.
20. Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. S.
21. Bostadsstöd till pensionärer. S.
22. EES-anpassning av kreditupplysningslagen. Ju.
23. Kontrollfrågor i tuldatoriseringen m.m. Fi.
24. Avreglerad bostadsmarknad. Fi.
25. Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. U.
26. Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. S.
27. Årsarbetstid. A.
28. Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. Fi.
29. Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. S.
30. Kreditförsäkring – Några aktuella problem. Fi.
31. Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. Ku.
32. Nya Inlandsbanan. K.



Statens offentliga utredningar 1992

Systematisk förteckning

Justitiedepartementet

- Bundna aktier. [13]
- EES-anpassning av kreditupplysningslagen. [22]

Socialdepartementet

- Psykiskt stördas situation i kommunerna – en probleminventering ur socialtjänstens perspektiv. [3]
- Psykiatri i Norden – ett jämförande perspektiv. [4]
- Kroppen efter döden. [16]
- Den sista undersökningen – obduktionen i ett psykologiskt perspektiv. [17]
- Tvångsvård i socialtjänsten – ansvar och innehåll. [18]
- Statens hundskola. Ombildning från myndighet till aktiebolag. [20]
- Bostadsstöd till pensionärer. [21]
- Rätten till folkpension – kvalifikationsregler i internationella förhållanden. [26]
- Smittskyddsinstitutet – ny organisation för Sveriges nationella smittskyddsfunktioner. [29]

Kommunikationsdepartementet

- Nya Inlandsbanan. [32]

Finansdepartementet

- Koncession för försäkringsammanslutningar. [5]
- Ny mervärdesskattelag.
 - Motiv. Del 1.
 - Författningstext och bilagor. Del 2. [6]
- Fastighetstaxering m.m. – Bostadsrätter. [8]
- Fastighetsskatt. [11]
- Långtidsutredningen 1992. [19]
- Kontrollfrågor i tull datoriseringen m.m. [23]
- Avreglerad bostadsmarknad. [24]
- Kartläggning av kasinospel – enligt internationella regler. [28]
- Kreditförsäkring – Några aktuella problem. [30]

Utbildningsdepartementet

- Frihet – ansvar – kompetens. Grundutbildningens villkor i högskolan. [1]
- Konstnärlig högskoleutbildning. [12]
- Ledning och ledarskap i högskolan – några perspektiv och möjligheter. [15]
- Utvärdering av försöksverksamheten med 3-årig yrkesinriktad utbildning i gymnasieskolan. [25]

Jordbruksdepartementet

- Mindre kadmium i handelsgödsel. [14]

Kulturdepartementet

- Ett nytt bolag för rundradiosändningar. [10]
- Lagstiftning om satellitsändningar av TV-program. [31]

Arbetsmarknadsdepartementet

- Kompetensutveckling - en nationell strategi. [7]
- Årsarbetstid. [27]

Civildepartementet

- Ekonomi och rätt i kyrkan. [9]

Miljö- och naturresursdepartementet

- Regler för risker. Ett seminarium om varför vi tillåter mer föreningar inne än ute. [2]

ALLMÄNNA FÖRLAGET

BESTÄLLNINGAR: ALLMÄNNA FÖRLAGET, KUNDTJÄNST, 106 47 STOCKHOLM,
TEL: 08-739 96 30, FAX: 08-739 95 48.
INFORMATIONSBOKHANDELN, MALMTORSGATAN 5 (VID BRUNKEBERGSTORG), STOCKHOLM.

ISBN 91-38-13027-0
ISSN 0375-250X