

# Motion till riksdagen

1988/89:T527

av Per-Ola Eriksson m.fl. (c, m, fp, vpk)

Inlandsbanan och tvärbanor

---

Trafiken får en alltmer central roll i diskussionen om den framtida miljön. Det är viktigt eftersom trafiken har en stor miljöpåverkan. Den mycket starkt ökande trafiken på landsväg är oroväckande ur miljösynpunkt. Därför bör transporter i ökad utsträckning utföras på järnväg i stället för landsväg. Det behövs satsningar för att skapa ett modernt och effektivt järnvägsnät.

Fungerande kommunikationer för både gods- och persontransporter är också en viktig förutsättning för en positiv regional utveckling.

Inlandsbanan och tvärbanorna är en betydelsefull del av infrastrukturen i inlandet. Således har järnvägsnätet en stor och betydelsefull roll för en fungerande trafikförsörjning i de norra delarna av vårt land. Basnäringarnas transporter av t.ex. timmer, sågade trävaror och malm sker nu i betydande utsträckning på inlandsbanan och tvärbanorna.

Från området kring inlandsbanan transporteras stora mängder timmer via tvärbanorna, d.v.s. Arvidsjaur–Jörn, Storuman–Hällnäs och Forsmo–Höting, till sågverk och andra skogsindustrier vid kusten.

Transporten av sågade trävaror från sågverken i inlandet till övriga landet, Norge och kontinenten är en viktig del av godstransporterna på inlandsbanan. Sågverken kan härigenom erbjuda både säkra och direkta transporter till kunderna. Deras möjligheter att nå ut med sina produkter på exportmarknaden i övriga Europa skulle avsevärt försvåras om de tvingas till andra transportvägar och -sätt.

Från Bolidens gruva i Laisvall transporteras slig på järnväg till Skelleftehamn. Sligtransporterna utgör 40 procent av allt gods på den aktuella järnvägssträckan. Det finns nu en stor risk för att dessa transporter kommer att överföras till landsväg, vilket beror på ökade transportkostnader och en dåligt fungerande transportteknik. Vintertid är sligtransporterna förenade med vissa problem. Med relativt enkla åtgärder borde det, enligt vår uppfattning, vara möjligt att finna godtagbara lösningar och därmed komma till rätta med dessa problem.

I förhandlingar med olika företag aviserar nu SJ mycket kraftigt höjda transportpriser för gods. Det gäller exempelvis skogsindustrins timmertransporter där ökningen uppgår till 25–50 procent. Dessa höjningar skulle helt slå ut all transport av timmer och annat gods på järnvägsnätet i inlandet. Gruvföretag och skogsindustrin tvingas då av kostnadsskäl att övergå till lastbil och transport på landsväg.

Enligt vår uppfattning är det orimligt att så tunga godstransporter som timmer, malm och sågade trävaror skall tvingas över från järnväg till

landsväg. Detta medför ökade miljö- och trafikproblem och leder till att vägnätet slits ned.

Med den taxepolitik som SJ nu driver kommer det regionalpolitiska utvecklingsarbetet i denna del av landet att försvåras. Detta är allvarligt med hänsyn till de behov som finns av att skapa en positiv utveckling i inlandet.

I förordningen om avgifter för trafik på statens spåranläggningar (SFS 1988:1378) föreskrivs vilka trafikavgifter som skall betalas till banverket. Dessa trafikavgifter består av en fast avgift samt rörliga avgifter. Spåravgift, som är den rörliga delen av avgifterna, tas ut per kilometer för varje ton av fordonets bruttovikt som utför transporter på järnvägsnätet. De olika banornas typ och beskaffenhet avgör avgiftens storlek.

För inlandsbanan och tvärbanorna, som är klassade till bantyp II, gäller väsentligt högre avgifter än för andra banor med bättre standard. För de lok som trafikerar inlandsbanan och tvärbanorna är avgiften 1,20 öre/bruttoton och kilometer. Avgiften på bantyp I är endast 0,47 öre.

För andra lastade godsvagnar än malmvagnar är avgiften fastställd till 0,48 öre på inlandsbanan, vilket är en mer än dubbelt så hög avgift mot på bantyp I där avgiften är 0,20 öre.

För motorvagnståg över 10 ton/axel skiljer också avgiften mellan bantyperna. På inlandsbanan och tvärbanorna är avgiften 0,52 öre/bruttoton och kilometer medan den är endast 0,21 öre på andra banor.

Dessa stora skillnader ifråga om banavgifter innebär att SJ:s konkurrensförmåga omöjliggörs när det gäller inlandsbanan och tvärbanorna. Skogsindustrins möjligheter att använda sig av järnvägstransporter skulle upphöra. Och det skulle drabba denna del av landet mycket hårt.

Det är olyckligt staten har högre avgifter på de banor som finns i inlandet och övre Norrland än vad som exempelvis gäller för de stora och bättre banorna och bandelarna. Denna omvända avgiftspolitik måste förändras eftersom den hotar att slå ut alla järnvägstransporter i inlandet till stor skada för industrierna, basnäringarna och miljön.

På samma sätt som gäller för socialförsäkringsavgifterna för vissa företag i Norrbottens län bör nedsatta trafikavgifter gälla för järnvägstransporterna på inlandsbanan och tvärbanorna. Därigenom skulle järnvägstransporterna göras mer konkurrenskraftiga. Regeringen bör återkomma till riksdagen med konkreta förslag i detta avseende.

Det trafikpolitiska beslutet 1988 innebar att inlandsbanan fick en särskild ställning. Den infogades inte i stomjärnvägsnätet men fördes inte heller till berörda länshuvudmän. Transport-, regional-, närings- och miljöpolitiska skäl talar för att banan nu slutgiltigt ges en permanent ställning. Eftersom inlandsbanan och tvärbanorna har en stor regionalpolitisk betydelse bör särskilda regionalpolitiska medel anslås för en upprustning och modernisering.

En upprustning måste också avse tåg och vagnmaterial. Det är allvarligt att SJ har tåg- och vagnar av 60-talsmodell när vi befinner oss på tröskeln till 1990-talet. Både för de transporter som skall utföras och för tågpersonalen är det helt nödvändigt att det sker investeringar i ny teknik, nya lok, motorvagnståg och godsvagnar.

## Hemställan

Mot. 1988/89

T527

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om inlandsbanans och tvärbanornas betydelse för den regionala utvecklingen,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om trafikavgifterna på inlandsbanan och tvärbanorna,

3. att riksdagen beslutar att hos regeringen begära förslag om ett program för lägre trafikavgifter på inlandsbanan och tvärbanorna i enlighet med vad som anförts i motionen,

4. att riksdagen hos regeringen begär förslag om ett regionalpolitiskt investeringsprogram för upprustning av inlandsbanan och tvärbanorna samt tåg- och vagnmaterial i enlighet med vad som i motionen anförts.

Stockholm den 24 januari 1989

*Per-Ola Eriksson (c)*

*Britta Bjelle (fp)*

*Ulla Orring (fp)*

*Maggi Mikaelsson (vpk)*

*Karin Israelsson (c)*

*Börje Hörnlund (c)*

*Erik Holmkvist (m)*

*Paul Lestander (vpk)*

*Hans Dau (m)*



