

Motion till riksdagen 2005/06:T18

av **Håkan Larsson (c) och Camilla Sköld Jansson (v)**
med anledning av prop. 2005/06:160

Moderna transporter

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen tillkännager för regeringen som sin mening vad i motionen anförs om utformningen av statens stöd till kombiterminaler.

Motivering

Regeringen presenterade den 22 mars en transportpolitisk proposition: Moderna transporter proposition 2005/06:160. I propositionen behandlas bland annat frågor kring ett samordnat transportsystem och vikten av s.k. kombiterminaler (terminaler där omlastning av gods kan ske mellan olika transportslag). Tillgången till kombiterminaler är en viktig förutsättning för att underlätta samordnade transporter och ett överförande av långväga transporter från väg till järnväg och sjöfart.

I Jämtland är tillgången till kombiterminaler särskilt viktig eftersom en stor del av de varor som produceras här fraktas till köpare i södra Sverige eller ska vidare på export ut ur landet. Det gods som ska både från och till länet fraktas alltså långa sträckor. Ur såväl miljö- som trafiksäkerhetsskal är det angeläget att kunna frakta en större andel av godset per järnväg. Många företag ställer numera tydliga miljökrav, även när det gäller transporter. Möjligheten att frakta godset på ett miljövänligt sätt är således också en konkurrensfaktor idag.

I propositionen föreslås Banverket få i uppdrag att föreslå vilka terminaler som ska ingå i det strategiska nätet av kombiterminaler och vilka villkor som ska gälla för de terminalhuvudmän som vill ansluta sig till nätet.

Godstransportdelegationens förslag, som ligger till grund för propositionen, innebär att Banverket ska ta ansvar för drift, underhåll och investeringar i spåranläggningar och hårdgjorda ytor i de utpekade terminalerna.

I de skisser som tidigare presenterats av både Godstransportdelegationen och Banverket finns inte Östersund med på kartan. Såväl Godstransportdelegationen som Banverket förefaller främst ha utgått från de volymer som kan

Fel! Okänt namn på

lastas om då förslagen till s.k. riksterminaler diskuterats. Med detta synsätt riskerar viktiga noder att ställas utan möjligheter till statligt stöd och möjligheterna att föra över godstransporter från väg till järnväg minskar. Dessutom ges inte likvärdiga konkurrensförutsättningar i olika delar av landet.

Ett stråk som kan få stor betydelse i framtiden är en öst-västlig transportled från västra Ryssland genom mellersta Finland, mellersta Norrland (via Sundsvall och Östersund) och mot hamnarna i Trondheimsfjorden vid norska kusten. Ett sådant stråk, baserat på integrerade sjö- och landtransporter, kan avlasta andra tungt belastade godstransportleder. Det öst-västliga stråket har också stor betydelse när det gäller att länka transporter till och från det nord-sydliga stråket.

Ett aktivt arbete bedrivs av näringsliv och myndigheter efter stråket för att utveckla denna öst-västliga transportled. Efter denna öst-västliga transportled uppstår naturliga mötespunkter eller noder. I Östersund möts nord-sydliga transportstråk i form av riksväg 45 och Inlandsbanan med öst-västliga i form av väg E 14 och Mittbanan. I och med detta möts också väg- och tågtrafik och behov av omlastningar uppstår.

Meråkerbanan har länge varit en svag länk i det öst-västliga stråket. Banan har begränsningar när det gäller axeltryck och hastigheter. Glädjande nog har dock norska staten nyligen beslutat att uppgradera banan. I ett första skede investeras 50 miljoner under 2006 och 2007 för att öka bärigheten på banan. Denna investering kommer att möjliggöra att betydligt större godmängder än idag fraktas på banan. Ett ökat nyttjande av hamnarna blir därmed möjligt.

En modern kombiterminal med omlastningsmöjligheter mellan såväl sjö, järnväg som lastbil planeras för närvarande i anslutning till Trondheims hamn. Denna kommer ytterligare att stärka förutsättningarna för kombitrafik efter det öst-västliga stråket.

I det material som hittills presenteras av Godstransportdelegationen och Banverket har underlaget för en kombiterminal ansetts vara för litet i Östersund. De utredningar som Länsstyrelsen i Jämtlands län och Östersunds kommun låtit göra pekar på att tillräckligt underlag för en kombiterminal finns, även om antalet hanterade enheter bedöms bli mindre än vid många av de terminaler som Cargonet driver idag.

För att avgöra om en terminal är lönsam måste man se på kostnaden för terminalhanteringen som en del i den totala kostnaden för transporten. Det är inte alltid stordriftsfördelarna är avgörande för en terminals lönsamhet. Ett renodlat stordriftstänkande leder också till längre matartransporter med större belastning på miljön som följd.

Vi föreslår därför att uppdraget till Banverket utformas på ett sådant sätt att långa avstånd till marknader och närmaste omlastningsplatser beaktas vid urvalet av de terminaler som föreslås få möjligheter till statlig stöd, så att företag i olika delar av landet ges möjlighet att konkurrera på likvärdiga villkor.

Stockholm den 4 april 2006

Håkan Larsson (c)

Camilla Sköld Jansson (v)