

Motion till riksdagen

1988/89:T555

av Karin Starrin (c)

Godstransporter på järnvägssträckan Bollnäs–Edsbyn

Järnvägen har sedan i mitten av 1900-talet tappat betydande marknadsandelar av gods till lastbilstrafiken. Detta har delvis sin förklaring i att vägtrafiken har förstärkt sina konkurrensmöjligheter bl.a. med bättre vägar och större fordon. Men en stor orsak till SJ:s minskade volymer är också att SJ har haft stora svårigheter att anpassa sig till den utveckling som näringslivet har haft. Ökade godsvolymer ifrån företagets sida har inneburit ett klart övertag när det gäller prisförhandlingar t.ex. Här har SJ inte alls hängt med utan man har bara konstaterat att man fått minskade marknadsandelar.

För att klara miljöfrågorna dvs. för att kunna minska kväveutsläppen måste den bilburna trafiken ner i volym. Underhållet av vårt vägnät förutsätter också minskad biltrafik.

Sträckan Bollnäs–Edsbyn är tyvärr nedläggningshotad

Godstrafik längs sträckan Bollnäs–Edsbyn körs med ett godståg per dag med en hastighet av 40 kilometer per timme. En betydande del av den godsvolym som transporteras till och från Edsbyn och Alfta fraktas i dag per järnväg. I denna region finns fina stora industriföretag med kundunderlag inte bara i Sverige utan man har även betydande volymer gods på export.

Flera sågverk finns i denna dalgång, vilka har stora delar av sin produktion av sågade trävaror på export. Det finns alltså stora möjligheter att utöka frakterna på denna järnvägssträckning.

Flera träffar har ägt rum mellan representanter ifrån SJ och näringslivet samt Ovanåkers kommun där man har diskuterat igenom vikten av att förstärka förutsättningarna för att öka godstransporterna. Förslag som t.ex. uppbyggnad av lastkajer, bredare och större vagnar och naturligtvis konkurrenskraftigare priser har påtalats.

Ifrån SJ:s sida har man vid vissa tillfällen påtalat att man vill köra godset på väg till Bollnäs där en stor omlastningsterminal kommer att byggas. Den ytterligare belastning på våra vägar som detta skulle innebära det kommer inte att gå. Det kommer ändå att bli större volymer på väg allteftersom biltätheten ökar.

En utredning skall tas fram vilken skall visa hur lönsamheten på den här sträckan är. Uppgifter som redan har framkommit säger att den här sträckan inte idag har någon marknadsmässig lönsamhet. Men underskottet är definitivt inte alltför stort.

För att skapa förutsättningar för lönsamhet behöver olika investeringar

göras. Det är främst på lastningssidan som förbättringar måste till. Kraven på att kunna lasta hela containers måste uppfyllas. Själva lastningsmomentet får inte vara det skäl som omöjliggör godstransporter per järnväg.

Mot. 1988/89
T555

I budgetpropositionen under avsnittet D 8 för kommunikationer står klart angivet att järnvägens godstrafik måste utvecklas och att man måste för att bli mer marknadsorienterad göra investeringsförändringar. För detta anslås ett särskilt utvecklingsbidrag.

En investering som möjliggör effektiv lastning kan få godstrafiken på sträckan Bollnäs—Edsbyn lönsam. Därför anser jag att Statens Järnvägar måste använda del av det särskilda utvecklingsbidraget för att förbättra lastnings- och lossningsmöjligheterna.

Hemställen

Med anledning av vad som anförts i motionen hemställs

att riksdagen hos regeringen begär att Statens Järnvägar får i uppdrag att använda del av utvecklingsbidraget till vad som anförts i motionen.

Stockholm den 25 januari 1989

Karin Starrin (c)