

Motion till riksdagen

1988/89:T542

av Viola Claesson (vpk)

Miljövänliga och trafiksäkra godstransporter

Albblomningen och säldöden var 1988 års ekologiska kollaps. 1989 inleddes med information om att skogsskadorna ökar igen.

Enligt den senaste riksskogstaxeringen påminner situationen om läget 1984. Som en orsak anges sambandet mellan klimat, luftföroreningar och markförsurning. Men huvudorsak till de nya larmrapporterna är den mycket stora ökningen av vägtrafiken (plus 6 %/år). Alla realistiska bedömningar visar att vi inte ens kan åstadkomma den mycket blygsamma 30-procentiga minskning av kväveutsläppen, som tidigare angetts som mål, om vägtrafiken tillåts öka med nuvarande takt.

Den beslutande minskningen måste uppfattas som en teknisk ambitionsnivå, som om den uppnås fortfarande kommer att leda till omfattande långsiktiga skador på ekosystemen. Om problemen skall åtgärdas beror till största delen på vilken trafikpolitik som skall styra utvecklingen. Av vitalt intresse i sammanhanget är godstrafiken.

Lastbilstrafiken

Under de senaste 15 åren har de långväga transportererna med lastbil ökat med närmare 15 %. I den s k EG-modell, som regeringen förespråkar för Sverige, kommer den tunga landsvägstrafiken att öka ytterligare. Med hänvisning till exportindustrins behov och intressen på EG-marknaden forceras totalanpassningen till en infrastruktur på kollisionskurs med ekologiska hänsyn.

Den landtransporterade *godsmängden* i Sverige var 1986 totalt 380 miljoner ton. Åttiofem procent av detta gods transporterades på lastbil. Om man i stället utgår från *godstransportarbetet* står järnvägen för fyrtiofyra procent. Järnvägen fraktar alltså tyngre gods på längre sträckor.

Lastbilarna har i praktiken monopol på lokala transporter upp till 10 mil (95 % av marknaden). Vägtransporterna dominerar helt på regional nivå (100-300 km), och svarar för 68 % av godset. Av järnvägsfrakterna på regional nivå har hittills hälften bestått av malmtransporter. I dag pågår en massiv överföring av gods, när det gäller malm och skogsråvara, från järnväg till lastbil i norra Sverige. Vpk har i vissa andra trafikpolitiska motioner tagit upp konkreta fall om denna miljöfientliga omläggning.

Generellt har gällt att järnvägen spelat en större roll vid transporter över 30 mil, där den tar hand om ca hälften av allt transportarbete. Den förhärskande strukturen bekräftar SJ:s inriktning med "järnvägen på längden och lastbilen på tvären". I grunden finns det alltså inget nytt i nya

SJ:s dubbelydiga slogan: "Tåget vinner i längden". Snarare får den ses som en bekräftelse på SJ-ledningens konservatism i synen på transportmarknaden.

Ett argument från SJ är bl a högre kostnader för lasthantering i samband med rangering och annan terminalhantering, samt de ökande kraven på precision från industrins sida. "Just-in-time-systemet" och "MA-funktioner" (förändrad metod för materialadministration) är uttryck för detta.

Transportrådet (TPR) samt olika privata konsultbyråer, fick regeringens uppdrag att skriva underlagsrapporter till den trafikpolitiska proposition (Trafikpolitiken inför 90-talet, prop. 1987/88:50). Utredarna har agerat samstämmt: med obeveklig konsekvens har de utnyttjat "trendframskrivningar" för att visa järnvägens minskande roll i Sveriges landtransport-system.

Med utgångspunkt i en verklighet som beror på misskötsel från den gamla SJ-ledningen, lobbyism från exportkapitalet samt EG-krafternas diktat om framtiden, har nämnda rapporter bevisat det som skulle bevisas. Som om detta vore ödesbundet, antas att järnvägen kommer att förlora ytterligare laster till vägtransporter (se bl a TPR:s rapport "Godstransporter om 10-20 år"!).

Transportforskningsberedningen visar i en undersökning (Engström-Eriksson-Häggberg) hur samhällets kostnader ökar när godshandlingen sköts efter företagets helt nya principer. Med rullande lagerhållning och allt tyngre lastbilekipage enligt EG-modell, drabbas samhället av betydande utgiftsökningar. ●rsaken är ökade utsläpp och försämrad miljö, värre buller, fler trafikolyckor och ökade utgifter p g a vägsitage. Samhället betalar alltså företagets miljardvinster.

I en rapport till Miljöprojekt Göteborg sammanfattar Örjan Nyström följande:

Samtidigt som miljöopinionen och olika politiska församlingar diskuterar nödvändigheten av att föra över gods från väg till järnväg förefaller således den verkliga utvecklingen på transportmarknaden styra i motsatt riktning.

Vänsterpartiet kommunisterna stödjer naturligtvis att de långväga gods-transporterna i ökad omfattning styrs över till järnväg; partiet har i olika sammanhang medverkat till att underlätta för en sådan utveckling, genom riksdagsbeslut och beslut i andra församlingar. Men frågan är om den nuvarande satsningen handlar om en nettoöverföring av gods totalt sett. SJ:s kombisatsning är förenad med en koncentration av den järnvägsburna volymen till ett fåtal stora terminaler avsedda för fjärrtrafik. Användningen av stick- och industrispår i anslutning till dessa terminaler döms ut, vilket bl a framgår av underlagsmaterial till propositionen 1987/88:50. Underlagsrapporten heter "SJ:s kombitrafik". I den kan man bl a läsa att det är "— — helt orealistiskt med investeringar i och användning av stickspår och vagnslastterminaler i den omfattning som nu föreligger".

Konsekvenserna av denna framtida satsning från SJ:s sida förefaller kunna leda till väsentligt ökade vägtransporter, ofta i redan hårt utsatta regioner miljömässigt sett. Som exempel kan nämnas Göteborg, med en omfattande transportverksamhet över Göteborgs hamn och en miljösituation som i dag präglas av alltför omfattande bilism med åtföljande stora utsläpp.

Under hösten 1988 behandlades i Göteborg frågan om koncessionsvillkoren för Volvos nya målerifabrik på Hisingen. Göteborgs kommun reste särskilda krav på att företaget skulle frakta en stor del av sina karosser på järnväg. Volvo Transport AB presenterade strax efter detta en rapport, vars slutsatser var att järnvägstransporter skulle vara sämre ur miljösynpunkt än att frakta dem per lastbil. Man hänvisade bl a till de omfattande avgasutsläppen som kommer från truckar och dieseldrivna lok.

Volvo Transport AB har givetvis rätt, om man avstår från miljömässigt nödvändiga satsningar i ett transportsystem som tillåts förfalla. Med den nuvarande strategin från SJ:s sida kommer detta att bli fallet. Men i en situation med nyinvesteringar i rangering, elektrifiering av industrispår, nyanläggningar av stick- och industrispår och satsningar på att utveckla exempelvis gasdrivna växellok kommer situationen att bli helt annorlunda.

Kritiken mot den inskränkta marknadsanpassning som präglar SJ:s strategi är stark. Det finns ett ansvar i riksdagen för att ge SJ andra och nya direktiv, i samklang med de krav på andra, miljövänliga transportstrukturer som nu växer sig allt starkare.

Först och främst måste godstrafikens infrastruktur förändras. 1985 investerades i vårt land ca 3,7 miljarder kr i inköp av lastbilar. Under åren 1963-85 var den årliga tillväxten i dessa investeringar 3,6 %. Under samma tidsperiod *sjönk* investeringarna i järnvägssektorns rörliga kapital med två procent årligen. Under 1985 investerades således enbart ca 300 milj. kr. i järnvägsagnar, dvs mindre än 10 % av vägtrafikens investeringar.

Samma förhållanden gäller investeringarna i infrastruktur i form av vägar och spåranläggningar. Även om väginvesteringar har haft en vikande tendens, utgör de sammanlagt ca 40 % av investeringarna i kommunikationssektorns fasta kapital. Motsvarande investeringar i spåranläggningar etc är väsentligt mindre. De uteblivna satsningarna har lett till en situation, där en växande andel av järnvägsnätet drabbas av hastighetsbegränsningar, ofta med en högsta tillåten hastighet som understiger den som gällde på 1950-talet. Det säger sig självt, att denna utveckling endast kan leda till en fortsatt snabb överföring av gods från järnväg till lastbil. Därför måste den brytas.

Kommunernas transporttekniska och -politiska insatser har under lång tid varit inriktade på att lösa transportproblemen genom att låta bilismen växa. Därmed har också investeringarna i lokala vägtransportsystem varit oerhört mycket större än i andra transportsystem. Kommunernas transportplanering inskränker sig i dag till persontransporterna och man har näst intill ingen kunskap om den lokala godstrafiken. Huvudmannaskapen är splittrade till en rad privata speditörer och i mindre utsträckning olika kommunala förvaltningars transportbehov – de senare täcks av egna eller externa speditörer. Genom ökade satsningar från SJ:s sida skulle kommuner i ökad utsträckning kunna lösa en rad logistiska problem – om bara infrastrukturerna fanns.

Någon större samordning på detta område finns inte. I Göteborg bedöms en fjärdedel av lastbilarna gå utan last. Det finns sammantaget 64 olika tullupplag i centrala lägen. Samtidigt som det uppenbart finns ett intresse för att i högre utsträckning utnyttja spårbundna godstransporter, förmår inte SJ

åstadkomma en tillräcklig kundanpassning av sina transporttjänster och man har låtit nedrusta industrispåren genom bristande underhåll, uteblivna satsningar på elektrifiering etc.

Mot. 1988/89
T542

Många lokala godstransporter kan överföras till järnväg. Det gäller exempelvis transporter som sker mellan hamnar och SJ:s terminaler, dvs slutpunkten i SJ:s satsning med lastbil på tvären och järnväg på längden. Köpcentra som omsätter mycket stora varumängder saknar ofta helt möjligheter att ta emot gods per järnväg. Sådana investeringar skulle förmodligen snabbt betalas genom de miljövinster som uppnås.

En förändrad infrastruktur är en grundförutsättning för att minska behovet av vägtransporter. I första hand bör man då inventera de mest reguljära transportflödena, som idag går på lastbil. Bland dessa finner man såväl kommunala som andra transporter. Det krävs nu en utvecklingsplan för investeringar i järnvägsnätet, med målsättning att öka godstransporter på räls vid korta och medellånga avstånd. I en sådan utvecklingsplan ingår som väsentliga delar bl a:

- *Elektrifiering av industri- och stickspår i industriområden med stora godsflöden*, exempelvis på Hisingen i Göteborg.
- *Nyanläggning av industrispår*, framför allt i lägen där stora godsvolymer fraktas reguljärt. Det kan gälla exempelvis satsningar på Bohusbanan m fl banor, samt samarbete mellan SJ och olika kommuner för att nyanlägga spår till större köpcentra eller andra anläggningar där transportunderlaget är lätt identifierbart.
- *Utveckling av nya gasdrivna växellok*, eller andra miljövänliga alternativ.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen hos regeringen begär förslag till utvecklingsplan för miljövänliga och trafiksäkra godstransporter med bl a följande innehåll:

- a) elektrifiering av industri- och stickspår i industriområden med stora godsflöden,
- b) nyanläggning av industrispår,
- c) utveckling av nya gasdrivna växellok.

Stockholm den 25 januari 1989

Viola Claesson (vpk)

