

# Motion till riksdagen

1989/90:T319

av Kjell Ericsson m.fl. (c, m, fp)

Ökat anslag till vägar m.m. i Värmland

---

Goda kommunikationer är en förutsättning för fortsatt positiv utveckling av vårt läns näringsliv. En från samhällets synpunkt riktig fördelning av transporterna på olika transportmedel är angelägen. Vägnetet är härvidlag en mycket viktig del i länets infrastruktur – detta eftersom det för flertalet orter i länet inte finns andra möjligheter än vägtransporter.

Orsaken till detta förhållande är bl.a. att järnvägsnätet under senare år minskat i omfattning. På flera sträckor har godstrafiken upphört. I t.ex. västra Värmland har sedan några år tillbaka även godstrafiken upphört på sträckan Arvika–Årjäng. På denna sträcka har också rälsen rivits upp.

Under senare år har det skett en viss upprustning av vägarna mellan Årjäng och Arvika. Det finns dock fortfarande långa sträckor som är av undermålig standard. Därför är det nödvändigt att ytterligare medel anslås till länsvägarna 172–177.

## Anslagen är otillräckliga

För femårsperioden 1989–1993 har Värmlands län tilldelats i nu gällande riksvägsplan ca 121 milj. kr. och i nu gällande plan för länstrafikanläggningar, som inrymmer även objekt på länsjärnvägar och kollektivtrafikobjekt, ca 58 milj. kr. Från det särskilda anslaget för bärighetshöjande åtgärder – som främst avser broar på hela allmänna vägnätet – får Värmland 40 milj. kr. under perioden 1988–1997.

Anslagen till byggande av vägar, länsjärnvägar, kollektivtrafikobjekt uppgår därmed t.n. till ca 80 milj. kr. per år för Värmlands vidkommande. Detta skall då jämföras med att enbart på huvudvägnätet finns det angelägna behov av investeringar för ca 150 milj. kr./år. Om anslagen även fortsättningsvis ska behållas på nuvarande låga nivå kommer viktiga och nödvändiga vägprojekt ej att kunna genomföras inom överskådlig tid.

Vi har idag en ökande trafikmängd som kommer att innebära en successiv försämring av länets vägar, som redan idag har en alltför låg standard. Denna låga medelstillelning innebär att endast ett objekt, nämligen E 18 Valnäs–Slottsbron, på den prioriterade objektlistan för riksvägar kan genomföras under de första fem åren i planen. Detta är helt otillfredsställande och mera medel måste därför tilldelas Värmlands län så att ytterligare angelägna projekt med det snaraste kan genomföras.

Projekteringsarbetet för nödvändiga projekt, som inte inrymmer i nuvarande medelstillsdelning, bör bedrivas på ett sådant sätt att planer finns färdiga så att objekten skall kunna starta med kort varsel om ökade resurser ställs till förfogande.

## Viktiga projekt

Länsstyrelserna i Värmland och Örebro har i oktober 1987 gjort en gemensam framställan om medel till byggande av tre etapper på E 18 mellan länsgränsen och Karlskoga. Denna del är mycket viktig för trafiken till och från Värmland.

Andra projekt som rör E 18 är också mycket viktiga, nämligen E 18 genom Segmon samt sträckan Hån–riksgränsen. Genom en alltmer ökad lastbilstrafik över gränsstationen Hån har denna sträcka med sina branta backar utan stigningsfiler blivit ett stort hinder som förorsakar trafiksvårigheter. Även vägarna 61 och 234 förbi Kil respektive Fagerås är angelägna projekt, liksom i övrigt förbättringar av vägarna 61, 62, 63, 234 och 242.

På grund av kommande olympiad i Lillehammer 1994 kommer vägarna i västra Värmland att bli hårt trafikerade. Dessa vägar kommer att bli något av "olympiadvägar", vilket också stärker kravet på upprustning av aktuella vägar. Redan idag belastas vissa vägar hårt av "Norgetransporter", t.ex. väg 885 där sträckan Hundviken–Trötvik bör beläggas.

Länsstyrelsen har i samband med revideringen av flerårsplanerna för vägbyggandet i Värmland fastställt inriktningen för den framtida väghållningen och prioriterat fem områden:

- Iståndsätta och vidmakthålla beläggningarna.
- Satsa på väg 62 längs Klarälvsdalen jämte vissa delar på vägarna 61, 63, 172, 177, 234 och 242.
- Förstärka och bygga om svaga, äldre broar.
- Genomföra viktiga förbifarter.
- Fortsätta belägga vältrafikerade grusvägar.

För att genomföra denna inriktning av väghållningen bedömer länsstyrelsen att ca 150 milj. kr. per år erfordras för investeringar under den kommande tioårsperioden.

Vi delar länsstyrelsens bedömning och vill samtidigt påpeka att i Värmland finns ca 29 mil vältrafikerad grusväg som skulle behöva beläggas inom en maximal tioårsperiod. Belägningsarbetena kommer att erfordra anslag på 20–25 milj. kr. per år, vilka medel bör "öronmärkas" för satsningar på grusvägar.

Även bärighetsanslaget och anslaget för drift och underhåll bör tillföras väsentligt ökade medel. Landsbygdsvägnätets 150 mil är också hårt belastat av tung trafik. Därför är det viktigt inte minst för länets näringsliv att dessa anslag tillförs utökade medel.

## Järnvägar i Värmland

De diskussioner som nu pågår om investeringar i Svealandsbanan och Mälarenbanan måste också innefatta bättre och snabbare kommunikationer för

Värmland. Genom förbättringar av bandelen Örebro–Karlstad–Charlottenberg och införande av snabbtåg skulle Värmland få en klar förbättring i kommunikationerna med Stockholmsområdet.

Det är också viktigt att tågtrafiken över Charlottenberg till Oslo bibehålls och utvecklas.

Tågtrafiken på sträckan Karlstad–Kil–Göteborg måste förbättras vad gäller både turtäthet och service. Investeringarna måste utföras på denna sträcka för att ge förutsättningar till en utökad trafik.

När det sedan gäller pendeltrafiken med tåg inom länet har SJ lagt över ansvaret för denna trafik på Värmlands Trafik AB. Detta kommer att innebära en stor kostnad för VTAB. Under det närmast kommande året har Transportrådet tillställt medel så att trafiken kan klaras. För framtiden är dock ekonomin mycket oklar. Det är helt orealistiskt att VTAB, som ägs av landstinget och Värmlandskommunerna, ska kunna gå in med stora belopp för att klara järnvägstrafiken. Detta måste vara statens ansvar att klara av.

## Ny flygplats i Värmland

Under de senaste åren har det pågått en utredning om anläggande av en ny regionalflygplats i Värmland. Ökad flygtrafik och den pågående trafiken med Fokker F 28 gör det omöjligt att fortsättningsvis trafikera den nuvarande flygplatsen.

Den av länsstyrelsen i Värmland tillsatta flygplatskommittén har kommit fram till att en plats vid Mellerudstorp är lämplig för en framtida länsflygplats. En andra etapp av utredningen kommer nu att utföras, där bl a olika miljökonsekvenser skall analyseras.

Den nuvarande flygplatsen i Karlstad är statlig. Eftersom den av miljöskäl förklaras olämplig – nu senast av koncessionsnämnden för miljöskydd – anser vi att det måste vara en primär skyldighet för staten att dels medverka i utredningsarbetet- och projektarbetet, dels svara för nödvändiga investeringar i en ny flygplats.

## Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att inom av riksdagen beslutat anslag för väginvesteringar tilldela Värmland anslag i enlighet med vad som anförts i motionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre kommunikationer för Värmland i samband med investeringar i Svealandsbanan och Mäljarbanan, samt banorna Karlstad–Kil–Göteborg och Karlstad–Charlottenberg–Oslo,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om kostnadsansvaret för pendeltrafiken inom Värmland,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i mo-

tionen anförts om statligt ansvar för utredning, projektering och byggande av en ny trafikflygplats i Värmland.

Mot. 1989/90  
T319

Stockholm den 23 januari 1990

*Kjell Ericsson (c)*

*Göthe Knutson (m)*

*Gullan Lindblad (m)*

*Jan Hyttring (c)*

*Isa Halvarsson (fp)*