

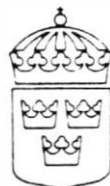
Motion till riksdagen

1989/90:T33

av Isa Halvarsson (fp)

med anledning av prop. 1989/90:88

Vissa näringspolitiska frågor



Mot.
1989/90
T33-38

NKIJ-banan

Ett angeläget projekt för järnvägssatsning är NKIJ-banan (Nordmark-Klärålvens Järnvägar) mellan Hagfors och Deje. Den är en av Sveriges få privatägda, elektrifierade järnvägar.

Sedan flera år tillbaka går trafiken på den smalspåriga NKIJ-banan med förlust och ägaren, Uddeholm Tooling AB, har därför aviserat att man tänker lägga ned trafiken på banan 1990. Tillsammans med Hagfors kommun, länsstyrelsen och Bergslagsdelegationen har man hemställt att staten tar ansvaret för banan och att den rustas upp till normalspår. NKIJ-banan har redan samma kontaktledningssystem/-spänning som SJ. Om man breddade spåret till normalspår så skulle man komma ifrån den orationella hanteringen med omlastning i Deje. Banverket har på kommunikationsdepartementets uppdrag gjort en samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning av den aktuella banan. Banverket konstaterar att en breddning till normalspår av banan under vissa förutsättningar kan ge en tillfredställande samhällsekonomisk lönsamhet. Som ett villkor för att ta över ansvaret för banan kräver Banverket att de intressenter som primärt har nytta av banan deltar i finansieringen av ombyggnad till normalspår. Investeringskostnaden för en breddning beräknas i dagsläget till ca 120 milj.kr. i prisnivå 1990.

Uddeholm Tooling AB, SJ samt kommunerna Hagfors, Munkfors och Forshaga har förklarat sig vara beredda att tillsammans bidra med åtminstone 25 milj.kr. Vid ett eventuellt statligt övertagande av banan, är Uddeholms AB berett att utan ersättning överlåta banan. Det samlade värdet av mark, banvall och räls uppgår enligt beräkning till ca 7 milj.kr.

Nysatsningar i Hagfors i kombination med möjligheterna att attrahera transporter från andra branscher gör det motiverat att arbeta med en längre kalkylperiod. På NKIJ transporteras ca 170 000 ton gods per år, mest tungt gods-stålämnen och skrot. SJ mister vid en nedläggning av NKIJ en tredjedel av sina skrottransporter och hamnen i Kristinehamn tappas ca 20 procent av sin godsomsättning. På banan transporteras även farligt gods som t.ex gasol.

Miljökonsekvenser

Länsstyrelsen i Värmlands län menar att en nedläggning av NKIJ-banan skulle medföra betydande miljöeffekter till följd av de godstransporter som

skulle överföras till landsväg. Om detta beaktas fullt ut i de samhällsekonomiska kalkylerna så finns det starka skäl för att bredda banan och bibehålla tagtrafiken.

Enligt miljövårdsenheten på länsstyrelsen så kommer en nedläggning av järnvägstrafiken att innebära att utsläppen av luftföroreningar ökar per år med:

9 ton	kolväten
34 ton	koldioxid
116 ton	kväveoxider
10 ton	svaveldioxid
9 ton	partiklar
6 700 ton	koldioxid

I jämförelse med t.ex. utsläpp från industrier är detta enligt länsstyrelsens mening stora mängder, särskilt vad gäller kväveoxider, partiklar och koldioxid.

Ökade transportrisker

Räddningstjänsten i Hagfors, Munkfors och Forshaga kommuner har bedömt de risker som kan uppkomma vid en nedläggning av tågtrafiken på NKIJ-banan och en överflyttning av transporter till väg. Räddningscheferna i dessa kommuner ser med stor oro på de risker som kan uppstå i samband med att det farliga godset på väg 62 kommer att flerdubblas.

Enligt uppskattning skulle följande transporter av farligt gods komma att beröras.

5 800 ton	gasol
190 ton	ammoniak
20 ton	fluorvätesyra
30 ton	salpetersyra
20 ton	saltsyra
40 ton	svavelsyra

Räddningscheferna i de tre kommunerna pekar också på de risker som kommer att uppkomma genom att frakter från Hagfors och Munkfors industrier av färdiga stålprodukter kommer att möta befintliga rundvirkestransporter på den bitvis mycket smala och krokiga riksväg 62.

Regionalpolitiska skäl

För att utvecklingen i de värmländska Bergslagskommunerna skall kunna vridas åt rätt håll krävs en väl fungerande infrastruktur i form av t.ex. kommunikationer. Det är synnerligen viktigt med ett transportsystem som ger möjlighet för näringslivet att utvecklas och som kan bidra till en breddad arbetsmarknad.

Om järnvägen läggs ner blir Hagfors- och Munkforsfabrikerna de enda stålindustrierna i Europa utan järnväg, vilket kommer att leda till en ytterli-

gare försämrad konkurrenssituation på grund av transportnackdelarna. Om spåret breddas kommer säkerligen godsmängden att öka. Bl.a. är det nya Munkforsföretaget Hörle Tråd intresserat av att frakta 10 000 ton per år. Mot. 1989/90 T33

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av NKIJ-banan.

Stockholm 26 mars 1990

Isa Halvarsson (fp)