

Motion till riksdagen

1989/90:T28

av Bo Finnkvist m.fl. (s)

med anledning av prop. 1989/90:88 Vissa näringspolitiska frågor

Fortsatt järnvägstrafik på NKLJ-banan

Industriorterna Hagfors och Munkfors i Värmland betjänas av en privatägd smalspårig, elektrifierad, järnväg, NKLJ. Detta järnvägsföretag trafikerar numera också sträckan Karlstad–Skoghall med normal spårvidd.

Ägarna till NKLJ har nyligen fattat beslut om att upphöra med trafiken på sträckan Hagfors–Munkfors–Deje på grund av alltför stora förluster. Det är enligt uppgift ca 4 milj. kr/år billigare att använda landsvägstransporter. Om beslutet fullföljs blir följden att ytterligare ca 170 000 ton gods, skrotämnen, gasol m.m. skall köras på lastbil, antagligen då inte till eller från Deje utan från mera avlägsna orter. SJ kommer av den anledningen att förlora transporter. Hamnen i Kristinehamn kommer att förlora en av de större kunderna. Resultatet blir en utveckling som går stick i stäv mot samhällets intresse, av miljövänligare transporter och regionalpolitiska intressen.

De starkt dominerande industrierna i både Hagfors och Munkfors är järnverk, som tillsammans sysselsätter ca 2 500 personer. Det är givetvis av stor betydelse för dessa och andra industrier i området att man har bra, och i dagens läge snabba transporter. Det är utpräglade exportindustrier. Dessa krav skall vägas samman med samhällets krav på säkra, miljövänliga och energisnåla transporter.

Dagens gods på NKLJ utgöres till mycket stor del av stälämnena, skrot och gasol som av många orsaker inte är lämpliga att överföra på lastbil. Vägarna i området tål knappast dagens belastning trots vissa förbättringar på senare år. Den ökade satsningen på turistnäringen i Klarälvdalen, med bl. a. den nya Branäsanläggningen, ökar också trafiken på vägarna i området. En nedläggning av flottningen på Klarälven medför också en ökad belastning på vägarna. I ett samhällsekonomiskt perspektiv är snarare en ökning av järnvägstransporter att föredra framför ökade godstransporter på väg. Miljöskäl talar också för transporter på räls.

En breddning av NKLJ-banan till normalspår skulle göra järnvägstransporterna mycket mera konkurrenskraftiga. Övergången från och till normalspår i Deje är en både tidsödande och dyrbar hantering.

NKLJ-banan är en kvarleva från den gamla näringslivsstrukturen i området. Uddeholms AB dominerade näringslivet helt och ägde också bl. a. järn-

vägen. Förändringarna av strukturen har fått till följd att de nämnda järnbruken är fristående enheter med olika ägarintressen. Detta gäller också skogsindustrin i Skoghall. Det samlade kapitalet i det förutvarande UHB har "frigjorts" och finns i huvudsak nu hos en före detta tillfällig ägare, AGA, som i dag inte har något intresse kvar i de nämnda industrierna. Enheterna har försatts med kapital för egen överlevnad och utveckling inom ett begränsat område, som inte innefattar driften av NKLJ. Företagen i sig är i dag framgångsrika efter en för bruksorterna svår period, som har inneburit tusentals förlorade arbetstillfällen. Goda kommunikationer som bl.a. innefattar järnvägsförbindelser är också en viktig förutsättning för etablering av ny eventuell industri.

Den nuvarande godsmängden plus eventuell tillkommande vid snabbare transporter, miljöhänsyn, vägstandard, regionalpolitiska hänsyn m.m. talar för att järnvägstrafiken mellan Hagfors och Deje skall vara kvar.

Möjligheterna till fortsatt järnvägstrafik förutsätter någon form av statlig finansiering.

Regeringen har nyligen behandlat frågan om finansiering av en ombyggnad och breddning av NKLJ-banan. Enligt banverkets utredning blir kostnaden ca 120 milj. kr. Svaret blev negativt. Det fanns inte möjligheter till finansiering av projektet.

Förslaget i den näringspolitiska propositionen 1989/90:88, bilaga 2, angående kommunikationer öppnar nya möjligheter för denna typ av projekt. Regeringen föreslår en speciell infrastrukturfond för transportsektorn.

Den beskrivning som finns på ändamålet med fonden stämmer väl överens med en satsning på NKLJ. Det är ett mycket angeläget projekt av ovan nämnda skäl och det handlar om samfinansiering. Företag och kommuner skulle enligt förslaget betala 25 utav de 120 milj. kronorna.

Frågan om banbyggnad och breddning av NKLJ-banan bör därför tas upp till förnyad prövning med anledning av den föreslagna infrastrukturfonden på 5 miljarder kronor.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om fortsatt järnvägstrafik på NKLJ-banan.

Stockholm den 22 mars 1990

Bo Finnkvist (s)

Magnus Persson (s)

Lisbeth Staaf-Igelström (s)

Kristina Svensson (s)

Gunilla Andersson (s)