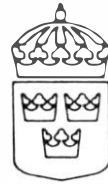


Motion till riksdagen

1988/89:T226

av Kjell Ericsson och Jan Hyttring (båda c)

Kommunikationerna i Värmland och norra Dalsland



Mot.
1988/89
T226–229

Goda kommunikationer är en förutsättning för att Värmland skall fortsätta utvecklas i positiv riktning. Detta gäller både vägar, järnvägar, flyg och telekommunikation. Länsstyrelsen i Värmland har i samråd med olika myndigheter, kommuner, näringsliv och övriga parter utfört en utredning – Trafikvision Värmland. Denna utredning pekar tydligt på sambandet hög förvärvsfrekvens hos folket och goda kommunikationer. Effektiva gods-transporter minskar näringslivets kapitalbindning. Persontransportsystemet är vitalt för många samhällsfunktioner, bl a för samverkande arbetsmarknader och för att minska bygders sårbarhet vid konjunktursvängningar. Vi kommer i denna motion att redovisa några viktiga kommunikationsobjekt. Härtill redovisas olika kommunikationsfrågor i centerns partimotion om kommunikationer samt i en flerpartimotion – c, m och fp – ang kommunikationer i Värmland.

Vägar

Värmland har ett vidsträckt vägnät av riksvägar, länsvägar och grusvägar. Många av dessa vägar är av undermålig standard och behöver kraftiga förbättringar. Även nyinvesteringsbehovet är stort. Därför är de medel som regeringen föreslagit till vägnätet klart otillräckligt. Centern har i sin partimotion om kommunikationer anslagit en betydligt större ram till vägar än vad regeringen föreslagit i budgetpropositionen. Vi hänvisar här till centerns partimotion om kommunikationer, där Värmland enligt centerns förmenande skulle tilldelas klart mera resurser för sitt vägnät. Vi hänvisar här även till den flerpartimotion – c, m, fp – som handlar om kommunikationer i Värmland.

Inlandsbanan

Vi anser att Inlandsbanan skall omfatta hela sträckan Kristinehamn – Gällivare. Enligt senaste riksdagsbeslut anses Inlandsbanan sträcka sig mellan Mora och Gällivare. Det innebär att banan kortats av med sträckan Mora – Kristinehamn dvs den södra delen som har anknytning till hamn i Väneren (Kristinehamn) och som skulle kunna ha stor betydelse för transport av skogsprodukter om inte banan vore helt otrafikerad mellan Mora och Filipstad. SJ har med fraktrabatter fört över godstransporterna till väg på bandelen Lesjöfors – Filipstad och hos regeringen ansökt om att få riva upp rälsen mellan Mora och Lesjöfors. Vi anser att Inlandsbanan mellan

NKLJ-banan Munkfors – Hagfors

Enligt beslut av Uddeholm Tooling kommer järnvägen på ovan angiven sträcka att läggas ned 1990. Den aktuella sträckningen är en smalspårig, elektrifierad järnväg som är ca 6 mil lång.

NKLJ är unik såtillvida att den ägs av det privata näringslivet och sammanbinder stålverket i Hagfors och stålverket i Munkfors med SJ:s järnvägsnät i Deje. Ca 200 000 ton gods transporteras årligen på NKLJ och det är främst tunga transporter för stålindustrins behov.

Att ersätta NKLJ med lastbilstrafik kräver ca 60 bilar om dagen från Hagfors och ytterligare ca 20 från Munkfors. Detta kommer att få till följd att landsvägen som redan idag är undermålig på långa avsnitt skulle få en ytterligare belastning. Även från miljösynpunkt är en sådan överföring från järnväg till landsväg mycket negativ. Detta i en tid när miljömedvetenheten är större än någonsin.

Det finns goda möjligheter att behålla den aktuella järnvägstrafiken. För att sänka driftskostnaderna – NKLJ sysselsätter idag 50 personer – måste man komma ifrån den orationella hanteringen med omlastningen i Deje. Om man breddade spåret till normalspår så kommer man undan omlastningsbehovet och kunde därmed spara in ca 10 personer. Investeringskostnaderna för en breddning och upprustning beräknas till ca 60 milj. kr.

För ca två år sedan satsade staten lika stora resurser på att bredda en nästan lika lång bana i Småland mellan Vetlanda och Järnforsen. Där transporterades bara 20 000 ton före breddningen – men ändå tyckte staten att det var värt en sådan satsning. Det borde vara möjligt för staten att satsa minst lika mycket på NKLJ-banan. SJ har nästa budgetår 500 milj. för nästkommande budgetår att täcka underskott för utvecklingsbar trafik. Denna trafik är utvecklingsbar och värd att satsa på.

Järnvägen Svanskog – Åmål

På sträckan Svanskog – Åmål transporteras idag godstransporter från Svan Board Masonite i Svanskog för vidare befordran på banan Karlstad – Göteborg.

Banans underhåll är kraftigt eftersatt, vilket gör att både axeltryck och hastighet är nedsatt. Trots detta fraktas idag 32 000 ton gods på den aktuella sträckan, ca 1,5 mil.

Från företaget Svan Board Masonite har med skärpa framhållits vikten av att banans framtid säkras och att en ombyggnad för höjning av axeltrycket från 16 till 20 ton är nödvändig för att i framtiden tillgodose kundernas krav på rationella effektiva och kostnadsbesparande transporter.

Från SJs sida har framlagts två förslag:

Alt I Investering i rälsbyte inkl frostskyddsåtgärder för att nå höjd hastighet, höjd axellast, förbättrad driftsäkerhet och lägre banunderhållskostnader

Alt II Förslag att trafik skall läggas ned 1991 varvid underhållskostnaderna "fryses" på lägsta nivå fram till dess.

Mot. 1988/89
T226

Investeringskostnaden för alt I skulle belöpa på ca 13 milj.

En nedläggning av banan skulle få mycket allvarliga konsekvenser för företaget och även hota dess framtid. Därför är det enda realistiska alternativet en upprustning av banan.

Eftersom företaget Svan Board Masonite f n är den enda som trafikerar banan gör detta att företaget är mycket järnvägsinriktat och att planering, utlastning och transportapparat är uppbyggd för i första hand järnvägstransporter. Genom en nedläggning av banan skulle företaget tvingas föra allt gods på bil från Svanskog på en väg som redan i dag är undermålig. Detta skulle vara till allvarlig skada för företagens konkurrenskraft bl a på grund av ökade kostnader för hela utlastnings- och transportledet.

Svan Board Masonite har ca 300 anställda och är som enda industri i Svanskog av mycket stor betydelse för bygderna i sydvästra Värmland och norra Dalsland.

I samband med nedläggningen av bandelen Årjäng-Årvika har närliggande sågverk, Högboda industrier i Töcksfors och Långserud samt Årjängs såg i Årjäng tvingats utlasta sitt gods i Charlottenberg. De angivna företagen har under en övergångstid efter järnvägsnedläggelsen haft transportbidrag. Detta bidrag utgår nu ej längre, varför företagen uttalat intresse av att utlasta från Svanskog, som skulle innebära ett klart kortare avstånd från sågverken. Detta tillskott skulle medföra ytterligare ca 5 000 ton per år med möjligheter till utökning.

Härtill kommer att Säffle Boardelement som är stor kund hos Svan Board Masonite nästa år utökar sin verksamhet med en ny produktionslinje som kommer att förläggas till Svanskog. Även detta kommer att medföra ytterligare frakter på banan.

Sammanfattningsvis så är det en nödvändighet att en upprustning kommer till stånd. Det är också både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt en riktig investering.

Hemställen

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av ökade väganslag till Värmland,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Inlandsbanan,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningsbehovet av järnvägen Svanskog-Åmål,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningsbehovet av NKLJ-banan.

Stockholm den 24 januari 1989

Kjell Ericsson (c)

Jan Hyttring (c)