

Motion till riksdagen

1988/89:T531

av Bo Finnkvist m.fl. (s)

Fortsatt järnvägstrafik på NKIJ-banan

Industriorterna Hagfors och Munkfors i Värmland betjänas av en privat-ägd smalspårig, elektrifierad, järnväg, NKIJ. Detta järnvägsföretag trafikerar numera också sträckan Karlstad—Skoghall med normal spårvidd.

Ägarna till NKIJ har nyligen träffat beslut om att upphöra med trafiken på sträckan Hagfors—Munkfors—Deje p.g.a. alltför stora förluster. Det är enligt uppgift ca 6 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 NKIJ utgörs till mycket stor del av stålämnen, skrot och gasol som av många orsaker inte är lämpligt 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 NKIJ-banan till normalspår skulle göra järnvägstransporterna mycket mera konkurrenskraftiga. Övergången från och till normalspår i Deje är en både tidsödande och dyrbar hantering.

NKIJ-banan är en kvarleva från den gamla näringslivsstrukturen i området. Uddeholms AB dominerade näringslivet helt och ägde också bl.a. järnvägen. 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 försetts med kapital för egen överlevnad och utveckling inom ett begränsat område, som inte innefattar driften av NKIJ. 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, regionalpolitisk 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 bör ta upp förhandlingar med berörda parter i positiv anda.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

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

Stockholm den 24 januari 1989

Bo Finnkvist (s)

Magnus Persson (s)

Hans Rosengren (s)

Kristina Svensson (s)

Lisbeth Staaf-Igelström (s)

Mot. 1988:89
T531