

Motion till riksdagen

1989/90:T224

av Kjell Ericsson och Jan Hyttring (båda c)

Kommunikationerna i Värmland och Norra
Dalsland

Ett väl fungerande transport- och kommunikationssystem är av den allra största betydelse för vårt lands och vår regions möjligheter att existera och utvecklas. Detta gäller inte minst i ett glesbygdsbetonat län som Värmland.

Eftersom stora delar av vårt kommunikationssystem är både undermåligt och otillräckligt måste det ske kraftfulla satsningar både på 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 godstransporter minskar näringslivets kapitalbindning. Persontransportsystemet är vitalt för många samhällsfunktioner, bl.a. för samverkande arbetsmarknader och för att minska bygdens sårbarhet vid konjunktursvängningar. Vi kommer i denna motion att redovisa några viktiga kommunikationsobjekt. Härtill redovisas olika kommunikationsfrågor i centerns partimotion om kommunikationer. Även i centerns partimotion om landsbygdens utveckling redovisar vi åtgärder för att förbättra länsvägnätets grusvägar mm. För värmländskt vidkommande redovisas även i en flerpartimotion c-, m- och fp-förslag på åtgärder för att förbättra länets kommunikationer.

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 otillräckliga. 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.

I centerns särskilda motion om landsbygdens utveckling föreslås för nästa budgetår 1 000 milj. kr. för upprustning och beläggning av länsvägnätets grusvägar. Under en 10 års period anvisas 500 – 1 000 milj. kr. årligen för detta ändamål. Dessa medel skall vara "öronmärkta" för grusvägnätet. För centerns förslag kommer det att utfalla ca 30 miljoner årligen

till det värmländska grusvägnätet. Detta belopp erfordras om de många mil vältrafikerade grusvägar som finns i Värmland ska kunna rustas upp. Både för enskilda som bor efter angivna vägar och inte minst för alla skogstransporter är det angeläget att grusvägarna förbättras.

I övrigt hänvisar vi till den flerpartimotion – c. m. fp – där vi tar upp både Europavägar och riksvägar. Det erfordras stora satsningar på det värmländska vägnätet. Därför är de medel som vägverket i Värmlands län har fått sig tilldelade för den närmaste femårsperioden högst otillräckliga. De ca 80 miljoner som länet årligen har tilldelats för byggande av vägar borde i stället minst ha varit 150 miljoner utöver de ca 30 miljoner som vi föreslagit för grusvägarna.

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 2,5 mil.

Företaget Svan Board Masonite har med skärpa framhållit vikten av att banans framtid säkras och att en ombyggnad för höjning av axeltrycket från 16 till 22,5 ton är nödvändig för att i framtiden tillgodose kundernas krav på rationella effektiva och kostnadsbesparande transporter.

Banverket, Västra regionen, har gjort en objektanlays av länsjärnvägen Åmål–Svanskog. Härvid har föreslagits en upprustning och rälsbyte. Åtgärden syftar till att undvika framtida axellastbegränsningar och att höja största tillåtna axellast till 22,5 ton och max hastighet till 40 km/tim.

Kostnaden för en sådan upprustning har beräknats till 20 milj. kr. i 1990 års penningvärde. Upprustningen föreslås därvid ske under en fyraårsperiod med början 1991. Medelsbehovet skulle då vara ca 5 miljoner kr årligen.

Efter att denna objektanlays har utförts har Banverket 1990-01-17 tillställt Länsstyrelsen i Värmlands län en skrivelse där man förordar att upprustningen av aktuell bandel påbörjas redan under innevarande år. Efter denna första upprustningsetapp skulle det vara möjligt att framföra vagnar med 18 tons axellast vid 20 km/tim. (Nuvarande 16 ton och 10 km/tim). Efter att ytterligare förbättringar i enlighet med Banverkets utredning har utförts kan banan trafikeras med axellast på 22,5 ton med en hastighet av 40 km/tim.

Eftersom företaget Svan Board Masonite för närvarande är den enda som trafikerar banan gör detta att företaget är mycket järnvägsinriktat och att planering, utlastning och transportapparaten 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 undermalig. Detta skulle vara till allvarlig skada för företagets 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–Arvika 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.

Sammanfattningsvis så är det en nödvändighet att en upprustning kommer till stånd. Det är också både samhällsekonomiskt och företagsekonomiskt en riktig investering. På grund av de alltför otillräckliga anslag som vägverket i Värmlands län förfogar över bör ytterligare 20 miljoner tillföras för att genomföra ovannämnda projekt.

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 ofrafikerad 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 Mora och Kristinehamn skall rustas upp så att hela sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare kan trafikeras. Det finns ju numera även privata företag som är intresserade av att trafikera banan. Dessa intressenter bör stödjas i sin strävan att starta sådan trafik.

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 SJs järnvägsnät i Deje. Årligen transporteras ca 170 000 ton på bandelen Hagfors–Deje. Godset består främst av skrottill och färdigvaror från stålindustrierna i Hagfors och Munkfors.

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 ur 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.

Mot. 1989/90
T224

Banverket konstaterar i sin utredning att en breddning till normalspår av banan under vissa förutsättningar kan ge en tillfredsställande samhällsekonomisk lönsamhet. Investeringskostnaden för en breddning beräknas i nuläget till ca 120 milj. kr. i 1990 års prisnivå.

Intressenterna – SJ, Uddeholms AB samt Hagfors, Munkfors och Forshaga kommuner – har förklarat sig vara beredda att tillsammans bidra med ca 25 milj. kr. Till detta kommer också att Uddeholms AB vid ett ev statligt övertagande av banan är beredd att utan ersättning överlämna smalspårbanan, som värderas till ca 7 milj. kr.

För ett bevarande av NKLJ-banan talar också de önskade effekter av olika slag som en överflyttning av godset från järnväg till lastbil skulle innebära. Om NKLJ-banan läggs ned och allt gods flyttas över på lastbil beräknas trafikarbetet öka med 2,9 miljoner per år.

Hemställan

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 upprustningsbehovet av järnvägen Svanskog-Åmål,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om inlandsbanan.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustningsbehovet av NKLJ-banan.

Stockholm den 24 januari 1990

Kjell Ericsson (c)

Jan Hyttring (c)