

Motion till riksdagen

1989/90:T237

av Magnus Persson m.fl. (s)

Kommunikationerna i Värmlands län

En av de viktigaste utgångspunkterna för trafikpolitiken under 1990-talet är synen på olika trafikslag som samverkande delar i ett övergripande transportsystem. Utifrån denna syn har länsstyrelsen och andra myndigheter i Värmland nyligen utarbetat och fastställt utredningen "Värmlandsvision – Samhällsfunktioner och transporter". Det övergripande syftet med utredningen har varit att utveckla en gemensam grundsyn för länets utveckling vad avser samverkan mellan näringsliv, offentliga organ, arbetsmarknad och transportsystem.

Järnvägar

Värmlandsvisionen pekar bl.a. på den betydelse som fungerande kommunikationer, inte minst järnväg, har för att uppnå en ökad arbetsmarknadssamverkan inom länet. Till exempel finns det goda förutsättningar att förbättra pendlingsmöjligheterna på stombanjvägen Charlottenberg-Kristinehamn genom införande av nya, snabbare tåg av modell X10 eller motsvarande SJ och trafikhuvudmannen i länet, Värmlandstrafik AB, arbetar tillsammans för att förverkliga en sådan järnvägstrafik inom de närmaste åren.

Även för Norgetrafiken planerar SJ tillsammans med sina norska kollegor för nya, offensiva lösningar. Det kan t.ex. nämnas att det fr.o.m. sommaren 1990 kommer att bli möjligt att göra endagsbesök i Oslo från Värmland, något som nuvarande tidtabell inte medger. Man planerar också att binda ihop de nordiska huvudstäderna med högkvalitativa tågförbindelser inom ramen för det s.k. InterNordprojektet.

Under en övergångsperiod, innan den nya satsningen kommer igång, kommer emellertid trafiken på banan att dras med svårigheter, bl.a. av ekonomisk art. Värmlandstrafik AB ansvarar för den regionala trafiken på banan. Till skillnad från vad som gäller för trafiken på länsjärnvägarna, finns inga garantier för att staten ekonomiskt kommer att garantera en fortsatt regional trafik på stornätet. Detta skulle för Värmlands del kunna innebära att trafiken på den relativt passagerarsvaga länsjärnvägen Kil-Torsby finns kvar, medan trafiken på den betydligt mer utnyttjade stombanan Charlottenberg-Kristinehamn ersätts av busstrafik.

Den inkonsekvens som enligt vår uppfattning ligger i nuvarande bestämmelser bör emellertid leda till en översyn av reglerna för statens köp av samhällsekonomiskt motiverad järnvägstrafik.

För att satsningarna på banan skall lyckas krävs vidare att särskilt bandelen Kil-Charlottenberg kraftigt rustas upp. Banan är i dag i mycket dåligt skick. Den har en högsta tillåten hastighet på endast 100 km/tim och saknar dessutom fjärrblockering. För att möjliggöra en snabbare och effektivare trafik krävs såväl rälsbyte som linjerätning och fjärrblockering. Banverket har uppskattat upprustningsbehovet på stomjärnvägen Laxå-Charlottenberg under den närmaste tioårsperioden till 680 milj.kr. Banverkets medelsram för perioden 1991-2000 medger med nuvarande prioritering en upprustning för endast 275 milj. kr.

Inte minst med tanke på den kommande snabbtågstrafiken är det viktigt att en sådan upprustning snabbt kan göras. SJ räknar enligt uppgift med att en snabbtågsförbindelse på sträckan Stockholm-Karlstad inrättas år 1993/1994.

På järnvägssträckan Karlstad-Göteborg planerar SJ att sätta in den nya interregionaltågmodellen X10 under sommaren 1992. Härigenom kommer restiden Karlstad-Göteborg att minska från ca 3 timmar till 2 timmar och 30 minuter. Samtidigt kommer antalet turer att öka till sju tågpar per dag. Detta kommer att innebära en stor förbättring i jämförelse med dagens läge, då järnvägen på den aktuella sträckan har begränsade möjligheter att hävda sig i konkurrens med andra transportmedel, framför allt bilen.

Ett sätt att ytterligare förbättra konkurrenskraften på järnvägssträckan Karlstad-Göteborg är genom byggande av det s.k. Vålbergsspåret. Effekten härav skulle bland annat bli att resvägen från Karlstad till Grums och där bortom liggande orter skulle minska med drygt 15 km, uttryckt i tid ca 15 minuter. Järnvägens roll, för både pendlingsresor, t.ex. Säffle-Karlstad, och interregionalt, skulle därmed stärkas betydligt.

Tillsammans med bl.a. länsstyrelsen i Örebro län och Bergslagsdelegationen deltar länsstyrelsen i en projektgrupp som för närvarande utreder förutsättningarna för en förlängning av den planerade s.k. Svealandsbanan på delen Örebro-Karlskoga-Degerfors-Kristinehamn.

En utvecklad järnvägstrafik med snabbtåg i denna del av Bergslagen skulle ha avgörande betydelse för utvecklingen av flera viktiga samhällsfunktioner. Genom ökade möjligheter till arbetspendling, främst i stråket Örebro-Karlskoga-Kristinehamn-Karlstad skulle de lokala arbetsmarknaderna kunna samverka på ett helt annat sätt än vad som sker i dag. Detta skulle ha stor betydelse, inte minst för kvinnorna i regionen som i dagens läge har en låg förvärvsfrekvens. Även tillgängligheten till gymnasieutbildning och högre utbildning för regionens ungdomar skulle öka härigenom.

NKIJ-banan Hagfors-Deje är en 63 km lång smalspårig järnväg som används för godstransporter främst till och från Hagfors Järnverk och Uddeholm Strip Steel i Munkfors. Banan ägs och trafikerar av Nordmark-Klarälvens Järnvägar AB, ett helägt dotterbolag till Uddeholm Tooling AB.

Sedan flera år tillbaka går trafiken på banan med förlust, och Uddeholm Tooling AB har därför aviserat att man tänker lägga ned driften. Tillsammans med Hagfors kommun, länsstyrelsen och Bergslagsdelegationen har bolaget föreslagit att staten tar över ansvaret för banan och att den rustas upp till normalspår.

Banverket har fått kommunikationsdepartementets uppdrag att göra en

samhällsekonomisk lönsamhetsbedömning av NKIJ-banan. Man konstaterar att en breddning till normalspår av banan under vissa förutsättningar kan ge en tillfresställande 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 nuläget till ca 120 milj. kr. i prisnivå 1990).

Regeringen har gett länsstyrelsen i Värmlands län i uppdrag att söka nå en överenskommelse med berörda intressenter om en sådan finansiering. Intressenterna – SJ, Uddeholms AB samt Hagfors, Munkfors och Forshaga kommuner – har förklarat sig vara beredda att tillsammans bidra med åtminstone 25 milj.kr.

Regeringen väntas fatta beslut om en ev. breddning av NKIJ-banan inom kort. Ett positivt beslut skulle väsentligt underlätta arbetet med att utveckla de aktuella kommunerna. De regionalpolitiska argumenten bör därför väga tungt vid ett ställningstagande till NKIJ-banans framtid. Härvid bör också beaktas att den s.k. Avestaaffären innebär en starkt ställning för järnverket i Hagfors. Detta medför sannolikt att den mängd som i framtiden kommer att transporteras på NKIJ-banan ökar.

För ett bevarande av NKIJ-banan talar också de önskade effekter av olika slag som en överflyttning av godset från järnväg till lastbil medför. Om NKIJ-banan läggs ned och allt gods flyttas över på lastbil ökar trafikarbetet med 2,9 milj. fordonskm per år. Detta innebär ökade utsläpp av miljöskadliga ämnen som koldioxid och kväveoxid. Därtill kommer ett ökat vägslitage till följd av att lastbilstrafiken i stor utsträckning kommer att belasta ett relativt dåligt vägnät. Vidare ökar risken för olyckor med fordon som transporterar det miljöfarliga gods (gasol och syror) som i dagens läge transporteras på NKIJ-banan.

En annan järnvägssatsning som är angelägen att genomföra är det s.k. Nykroppaprojektet. Nykroppaprojektet innebär att Bergslagsbanan sammanlänkas med Inlandsbanan med ett drygt 800 meter långt förbindelsepår i Nykroppa (Nykroppalänken) och att bandelen Nykroppa-Kristinehamn på länsjärnvägen Filipstad-Kristinehamn dels genomgår en spårupprustning, dels elektrifieras. Aktuell spårupprustning återfinns i länsstyrelsens förslag till prioriterad objektlista för byggande av länstrafikanläggningar under perioden 1991-2000.

Genom byggandet av Nykroppalänken uppnår man en vägförkortning på 88 km för godstrafiken i första hand från Hällefors och norr därom till Kristinehamn och vidare söder- och österut. Från Dalarna och Värmland skulle t.ex. heltåg kunna dras direkt till kontinenten. En annan effekt av Nykroppalänken är att den kapacitetsbegränsade rangerbangården i Kil avlastas. Ytterligare en effekt är att belastningen på enkelspåret Kil-Karlstad minskar. Vidare hålls möjligheten öppen att på sikt etablera snabb persontrafik på järnväg mellan de centrala delarna av Värmland och Dalarna.

Nykroppalänken är av interregional betydelse, eftersom den utgör en länk i flera interregionala transportrelationer. Dess nytta kommer flera län tillgodo. Genom att förbättra transportmöjligheterna till marknader för företagen i regionen, kan befintliga företag utvecklas och nya etableras. Detta ska-

par på sikt ökad sysselsättning och inflyttning, men framför allt kan ett differentierat näringsliv byggas upp. Länsstyrelsen har därför föreslagit att Nykroppalänken tas in som ett objekt i Banverkets plan för investeringar i stomjärnvägarna 1991-2000.

Mot. 1989/90
T237

Vägar

I samband med att inriktningen av den framtida väghållningen i länet har belysts i Värmlandsvisionen, har också vägbyggnadsbehoven i länet analyserats. En översiktlig beräkning av investeringsbehovet på huvudvägnätet i länet har utförts. Beräkningarna, som grundas på mycket måttliga standardkrav, anger ett behov av en helt annan storleksordning än vad nu gällande flerårsplaner redovisar. Investeringsbehovet på endast huvudvägnätet kan uppskattas till ca 150 milj. kr. per år under kommande 20-årsperiod.

För femårsperioden 1989-1993 har Värmlands län tilldelats i nu gällande riksvägsplan ca 121 milj. kr. och i nu gällande plan för länstrafikanläggningar, som även inrymmer objekt på länsjärnvägar och kollektivtrafikobjekt, ca 58 milj. kr. Från det särskilda anslaget för bärighetshöjande åtgärder, avseende främst broar på hela det allmänna vägnätet, får Värmland ca 40 milj. kr. per år under perioden 1988-1997. I detta anslag ingår även beredskapsmedel, varför volymen beredskapsarbeten därutöver under följande år kan beräknas till endast ca 5 milj. kr. per år.

Anslagen till byggande, inkl. länsjärnvägar och kollektivtrafikobjekt, uppgår därmed för nävarande till ca 80 milj. kr. per år för Värmlands del, jämfört med ovan angivna behov på ca 150 milj. kr. per år avseende endast huvudvägnätet.

Om anslagen även fortsättningsvis kommer att ligga kvar på nuvarande låga nivå kommer viktiga vägprojekt inte att kunna genomföras inom överskådlig tid. Med tanke på den stadigt ökande trafiken kommer då länets vägstandard att successivt försämrats ifrån en i dag alltför låg standardnivå.

Även anslagen för drift och underhåll av de allmänna vägarna i länet behöver höjas. Länets största problem med att vidmakthålla investerat vägkapital är beläggningsunderhållet. Särskilt på det mindre trafikerade vägnätet är standarden låg. Av tilldelade medel för beläggningsunderhåll måste 30 % avsättas till förarbeten för att iståndsätta vägarna i länet.

Grusvägar upplevs av boende och trafikanter som en olägenhet, då vägdamm under vissa tider på året skapar problem.

Vägverket strävar efter att förse dessa med permanent beläggning, i första hand de vägar som har en trafik på mer än 250 fordon per dygn. I början av den senaste 10-årsperioden åtgärdades ca 100 km per år. År 1990 kan endast 11 km beläggas. Trots att vägverket under åren försett de högtrafikerade grusvägarna med beläggning ökar antalet km väg med trafik större än 250 fordon per dygn.

Luftfart

Det är av största betydelse för det värmländska näringslivet att det finns möjlighet att nå vissa europeiska centra samt landets residensstäder med dagsbesök. Detta kräver goda flygförbindelser. Stockholmsförbindelserna bör där-

för förbättras ytterligare. Dessutom bör direktlinjer utvecklas på Göteborg, Köpenhamn och Oslo.

Mot. 1989/90
T237

Flygtrafiken till och från Värmland har utvecklats kraftigt de senaste åren. Detta har fått till följd att det nu är nödvändigt att bygga en ny länsflygplats.

Näringslivet och samtliga kommuner i länet är införstådda med och villiga att medverka till att den nya flygplatsen skall byggas vid Mellerudstorp utanför Karlstad. Det är därför angeläget att staten verkar för att en ny länsflygplats kommer till stånd snarast möjligt.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en översyn av reglerna för statens köp av samhälls-ekonomiskt motiverad järnvägstrafik på stomnätet,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om stombjörnvägen Laxå-Charlottenberg,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det s.k. Vålbergsspåret,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om den s.k. Svealandsbanan, delarna väster om Örebro,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om NKIJ-banan Hagfors-Deje,

6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det s.k. Nykroppaprojektet,

7. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om byggande av riksvägar och länstrafikanläggningar i Värmlands län,

8. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om anslagen för drift och underhåll av de allmänna vägarna i Värmlands län,

9. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om förbättrade flygförbindelser till Köpenhamn, Oslo, Stockholm och Göteborg,

10. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om en ny länsflygplats i Värmland.

Stockholm den 22 januari 1990

Magnus Persson (s)

Bo Finnkvist (s)

Lisbeth Staaf-Igelström (s)

Kristina Svensson (s)

Gunilla Andersson (s)