

Motion till riksdagen

1988/89:T229

av Magnus Persson m.fl. (s)

Kommunikationerna i Värmlands län

En god regional utveckling fordrar väl fungerande person- och godstransporter. En samlad syn på lokaliserings- och transportåtgärderna bör på sikt leda till en bättre regional balans.

Detta har varit utgångspunkten för de kommunikations- och transportutredningar som myndigheterna i Värmlands län har arbetat med år 1988.

Utredningarna omfattar bl.a. järnvägarna och den spårbundna trafiken. En utvecklad järnvägstrafik med snabbtåg är av stort intresse för att stärka vitala samhällsfunktioner som näringsliv, arbetsmarknad och utbildning.

En utökad regional arbetsmarknadssamverkan fordrar en bekväm arbetspendling över betydligt längre avstånd än vad fallet är i dag. Detta kan åstadkommas genom snabba och säkra kommunikationer på järnvägsnätet Charlottenberg–Kil–Karlstad–Kristinehamn. Det är också angeläget med snabba förbindelser till den planerade snabbtågsförbindelsen Stockholm–Hallsberg–Göteborg.

Ett förverkligande av det s.k. Nykroppaprojektet skulle skapa förutsättningar för en snabbare resväg mellan Värmlands och Kopparbergs län. De s.k. Mälarbane- och Svealandsprojekten ger intressanta framtidsperspektiv. I samband härmed vill vi än en gång framhålla vikten av en förlängning av bandelen Örebro–Karlskoga–Degerfors.

De nya och förbättrade förbindelserna skapar förutsättningar för en miljövänlig och trafiksäker arbetspendling både på korta och långa avstånd. Detta gör det möjligt att upprätthålla en väl utvecklad tågtrafik på sträckorna Stockholm–Karlstad–Oslo och Karlstad–Göteborg. Vid förhandlingar mellan SJ, transportrådet och länstrafikhuvudmännen under år 1988 om den regionala persontrafiken på stomnätet visar det sig att den järnvägstrafik som i dag bedrivs inom länet inte är tillräckligt ekonomiskt bärkraftig enligt de principer som numera tillämpas för SJ:s trafikverksamhet. Genom transportrådets åtgärder kunde emellertid en överflyttning av tusentals dygnsresnärer från tåg till landsväg undvikas och en betydande övervärtning av kostnaderna för tågtrafiken från staten till länstrafikhuvudmännen uppsköts därmed tills vidare.

Länstrafikhuvudmännen har förutsättningar att överta ansvaret från SJ för den tågtrafik på stomnätet som inte är företagsekonomiskt motiverat. Av regionalpolitiska skäl är det emellertid nödvändigt att statens ekonomiska ramar och tillämpningsregler för dessa frågor snarast ses över.

De el-drivna godstågens miljöpåverkan är marginell i förhållande till de dieseldrivna lastbilarnas. Därför är det nu högst olyckligt att Uddeholm avser att lägga ner den ca åtta mil långa smalspåriga järnvägstrafiken mellan Hagfors och Deje. Detta skulle leda till en kraftig ökning av de tunga

landsvägstransporterna. En överföring av transporterna från järnväg till vägtransporter skulle få följande konsekvenser.

Lastbilstransporterna ökar med drygt 60 tunga fordon per dygn. Detta innebär en ytterligare ökning av antalet fordon på de redan i dag starkt trafikerade vägarna. Dessutom kommer järnvägsnedläggningen att innebära konsekvenser även för hamnskeppningen i Kristinehamn. Det är under alla förhållanden oacceptabelt att näringslivet i dag ges möjlighet att med så kort varsel som knappt ett år nedlägga befintlig spårbunden järnvägstrafik. Som jämförelse kan nämnas andra bandelar där varsel och nedläggningsshot varit aktuella. Där har tiden mellan varsel och definitiv nedläggning av tågtrafiken varierat upp emot fem år. Vägmyndigheterna bör ges en reell möjlighet att påverka liknande nedläggningshotade och/eller varsel. Det krävs en rad investeringar på befintligt vägnät för att överföra en 25-procentig volymökning av godsmängden till landsvägarna.

En utredning bör snarast göras om SJ:s möjligheter att överta trafikansvaret för NKLJ-järnvägen.

När det gäller vägstandarden konstaterar vi återigen att ingen större förbättring skett under det gångna året. Ur framkomlighets- och trafiksäkerhetssynpunkt är det fortfarande oacceptabelt på många håll. Länsstyrelsen har beräknat att de årliga investeringarna i vägar inom länet under den närmaste tioårsperioden bör uppgå till minst 100 milj. kr. Länet har för närvarande ramar endast för drygt hälften av dessa kostnader.

Som exempel kan nämnas att medel till förbifarterna i Kil och Åmotfors ej ryms inom den beslutade investeringsramen. En omprioritering av investeringsmedel för förbifarter bör därför genomföras till förmån för Värmlands län. Det är vidare nödvändigt att länet får en ökad andel av diftanslaget. En sådan omfördelning är en förutsättning om länet skall kunna förverkliga intentionerna i departementschefens uttalande att de reellt ökade driftanslagen ges en positiv regionalpolitisk inriktning och blir ett väsentligt bidrag till en balanserad befolknings- och sysselsättningsutveckling i hela landet. Värmland har, utöver ett omfattande eftersatt beläggningsunderhåll, samtidigt minskat beläggningsav grusvägar från ca 30 km per år under första hälften av 1980-talet till beräknat endast några fåtal kilometer innevarande år. Längden grusvägar med stor trafik, d.v.s. mer än 250 fordon per dygn, ökar därmed i Värmland, trots att länsstyrelsens målsättning är att samtliga grusvägar med en så omfattande trafik bör ha blivit belagda inom fem år.

För länets näringsliv och för möjligheterna att öka den regionalpolitiska balansen i landet är goda in- och utrikes flygförbindelser nödvändiga. 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.

Den regionala flygplatskommittén har under året arbetat fram förslag till ny flygplats och en enig länsstyrelse har beslutat att föreslå alternativet "Wermlanda" mellan Mellrudstorp och Hynboholm som lokalisering för en ny länsflygplats. Kommunfullmäktige i Karlstad har också ställt sig bakom förslaget. För länets utveckling är det angeläget att den flygplatsen kan stå klar så snart som möjligt. Regeringen bör ges i uppdrag att kraftfullt medverka till att frågan om huvudman för flygplatsen löses och att nödvändiga investeringsmedel ställs till förfogande.

Hemställan

Mot. 1988/89
T229

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om miljövänlig och trafiksäker arbetspendling på korta och långa sträckor,

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om länshuvudmännens förutsättningar att ta över ansvaret för regionalpolitiskt motiverad persontrafik på stomjärnvägar,

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om nedläggningen av NKL-järnvägen,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om omprioritering av investeringsmedel för förbifarter och fördelning av driftanslag,

5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om huvudman för ny flygplats i Värmland.

Stockholm den 25 januari 1989

Magnus Persson (s)

Bo Finnkvist (s)

Hans Rosengren (s)

Kristina Svensson (s)

Lisbeth Staaf-Igelström (s)

