

Motion till riksdagen

1989/90:A61

av Björn Samuelson (vpk)

med anledning av prop. 1989/90:76

Regionalpolitik för 90-talet

Vissa trafikpolitiska frågor för Värmland

Det är av stor vikt för den näringspolitiska strukturen att Värmland har ett väl fungerande transportsystem. En alldeles för stor del av transportererna i länet är idag bundna till landsväg.

Sjöfarten och järnvägen måste därför utvecklas som transportsystem i länet. Eftersom länet är ett glesbygdsland måste också vägsystemet bli föremål för kvalitativa förbättringar.

Bygg ut sjötransporterna

Vänern och Byälven upp till Glafsforden är uråldriga transportleder som har farbara leder till västkusten och havet.

Vpk har i många år i riksdagen väckt förslag om ett ökat nyttjande av denna naturliga transportled. Olika utredningar visar att sjöfarten med vissa utvecklingsinsatser är överlägsen landsvägstrafiken både vad gäller miljöaspekter och transportekonomi. De moderna fartyg som nu byggs har visat att de utsläpp som gamla maskiner förorsakat går att bygga bort. Med modern teknik kan alltså tungt gods med fördel fraktas sjövägen. Vissa åtgärder bör alltså vidtas för att utveckla sjöfarten som transportsystem för länet.

En investeringsplan för hamnbyggnad i berörda kommuner måste tas fram.

En fartygsslip är nödvändig för att garantera eventuella reparationsbehov för trafikerande fartyg.

Fartygsslipen i Karlstad är den naturliga lokaliseringen och fortsatta reparationsmöjligheter måste garanteras där. Ett fördelaktigt finansieringssystem för nyinvesteringar i nya fartyg för aktuell sjöfart bör utarbetas.

En godsinventering för möjligt gods att lägga på sjötransport måste också göras. I här bör nämnas att sjötransport och järnväg inte behöver konkurrera med varandra utan är kompletterande system.

Utifrån ovan nämnda underlag bör riksdagen hos regeringen begära förslag om utveckling av den nämnda sjöfarten på Vänern, Glafsforden etc.

Det värmländska järnvägsnätet är i behov av kraftiga kvalitetsförbättringar. Järnvägsnätet är en livsnerv för länet. Inte minst har detta visats på sistone i samband med hotet om en nedläggning av *Nklj-banan*. Vpk har i annan motion till riksdagen föreslagit en modernisering av den aktuella banan.

Med en fortsatt dragning av banan mot Karlstad öppnar sig alternativa lokaliseringar av den nya flygplats som länet måste få. En modernisering och viss utbyggnad av banan gör att det blir möjligt att förlägga *flygplatsen så långt norrut som Hagfors*. Transporttiden med moderna snabbgående tåg till Karlstad skulle då inte bli mer än dryga halvtimmen. Det ligger med andra ord en stor utvecklingspotential i en modernisering av *Nklj-banan*.

I inledningen erinrades om den sneda godsfordelning som finns mellan lastbilstransporter och järnvägstransporter i länet.

Det är därför av vikt att järnvägstransporter på olika sätt görs attraktiva i länet. En åtgärd för att främja godstrafiken på järnväg vore att bygga en *virkesterminal i Torsby* för vidare transport av virket på Fryksdalsbanan. En sådan terminal skulle på ett positivt sätt gagna en långsiktig drift av banan och därmed medverka till fortsatt persontrafik.

Visserligen är Fryksdalsbanan idag inte en del av stamnätet men den är av stor vikt för stora delar av norra Värmland. Det bör erinras om att det bara är ett fåtal år sedan som banan hörde till stamnätet.

Ett annat viktigt järnvägsprojekt som skulle ha positiv betydelse för norra och nordöstra Värmland är det s.k. *Nykroppaprojektet*.

Vpk har i annan motion till riksdagen lagt förslag om detta projekts genomförande.

När det gäller järnvägsdelen *Kil-Charlottenberg* är investeringsbehovet på denna bandel nu akut. Görs inte den nödvändiga upprustningen av denna bandel nu kan snabbtågstrafiken och trafiken på sträckan Stockholm—Oslo komma att äventyras.

Vpk har i årtal slagits i riksdagen för en upprustning av bandelen och föreslagit *dubbelspårsutbyggnad* i förlängningen *Kil-Karlstad*. För att säkerställa investeringar i banan bör riksdagen uttala att trafiken mellan Stockholm och Oslo också fortsättningsvis skall gå via Kil, Arvika och Charlottenberg.

Riksdagen bör också uttala att särskilda medel kan utgå till banverket för modernisering av sträckan *Kil-Charlottenberg*.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen hos regeringen begär särskilda medel för vägnätet i Värmland,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om främjande av sjöfarten på Väneren m.m.,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om vissa järnvägspolitiska insatser för länet,

4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om trafiken mellan Stockholm och Oslo.

Mot. 1989/90
A61

Stockholm den 21 mars 1990

Björn Samuelson (vpk)