

Motion till riksdagen

1989/90:T535

av Barbro Andersson m.fl. (s)

Järnvägsförbindelserna till och från Hargshamn

Den nya färjelinjen mellan Hargshamn i Sverige och Nystad i Finland har startat. Den startade med enbart lastbilstrafik, men nu har även järnvägstrafiken kommit i gång.

Den industriella integrationen mellan finsk och svensk basindustri ökar. För att arbetet skall bli effektivt behövs en stark godslänk mellan länderna. Den kortaste, mest ekonomiska och störningsfria länken har nuskapats mellan Nystad och Hargshamn.

Miljöskälen har varit ett av de tyngsta skälen till färjelinjens tillkomst. Att frakta gods via järnväg till sjöss är klart mer miljövänligt än med lastbil på våra vägar.

Sjövägen till Hargshamn är inte så lång och medför ganska liten miljöpåverkan i skärgården. Landtransporterna blir något längre, men avlastar Stockholmsregionen. Där passerar närmare 200 000 långträdare per år genom våra tätast trafikerade genomfartsleder, och där bor många människor som störs av avgaser och buller.

Regionalpolitiskt skapas jobb där de bäst behövs. Den norra delen av Uppsala län har under en lång följd av år haft problem på arbetsmarknaden. Många arbetstillfällen har försvunnit under senare år. Vi tvingas nu konstatera att Dannemora gruvor skall läggas ner om ett par år. Det är av stort intresse för länet – och har stor regional betydelse för utvecklingen av regionen – att en förbättring av järnvägsförbindelserna till och från Hargshamn kommer till stånd.

Tågtransporternas konkurrensläge och framtid är en viktig och aktuell samhällsfråga. Det sker en markant ökning i det nordiska industriella samarbetet. Snabba, effektiva och säkra godstransporter är en nyckelfråga för den industriella utvecklingen. Det gäller både mellan olika produktionsenheter och till de stora marknaderna.

Lastbilstrafikens möjligheter graderas upp genom pågående investeringsprogram för bättre bärighet. En investering i järnvägens infrastruktur är nödvändig för att förbättra miljö och säkerhet för transporterna.

Den totala godsmängden som transporterades via Hargshamn 1989 var 185 000 ton.

Järnvägsfärjan startade i oktober och sedan dess har 10 000 ton gods transporterats.

Två färjor kör nu tolv turer per vecka – två avgångar per dag – sex dagar i veckan.

Prognosen för 1990 är en fördubbling på bilsidan, från 175 000 ton till 350 000 ton.

Godsmängden på järnvägssidan beräknas öka kraftigt, och inom en treårsperiod nå upp till 600 000 ton.

Beräkningar visar att tillväxtkapaciteten ligger på järnvägssidan.

Järnvägen till och från Hargshamn är numera inte bara en järnväg som betjänar länet, utan är av nationell betydelse med den nya färjetrafikens tillkomst, och det är av stor betydelse att en förbättring av järnvägsförbindelserna till och från Hargshamn kommer till stånd.

Detta kan ske genom att järnvägen klassas om och införs i stomnätet, eftersom Hargshamn numera är en transportväg av nationell betydelse med gränsöverskridande trafik.

Att en förbättring av förbindelserna kommer till stånd kan ha en avgörande betydelse för att fullgöra de investeringar som gjorts i hamnanläggningen.

Vidare hemställer vi om att det i banverkets och vägverkets investeringsplaner tas upp de medel som behövs för att rusta upp väg- och järnvägsförbindelserna till och från Hargshamn.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att järnvägen till och från Hargshamn införs i stomnätet samt att ståndpunkterna om medelstildelning beaktas i den kommande investeringsplaneringen.

Stockholm den 23 januari 1990

Barbro Andersson (s)

Gunnar Thollander (s)

Gustav Persson (s)

Ingrid Andersson (s)

Björn Kaaling (s)