Motion

1983/84:1010

Per Israelsson

Järnvägssträckan Hjortkvarn–Finspång, m. m.

Ännu under 1940-talet fanns en järnväg som i ena ändan började vid Örebro södra jörnvägsstation, korsade stambanan Stockholm–Göteborg vid Pålsboda öster om Hallsberg och sedan fortsatte söderut in i Östergötland och via Finspång anslöt till stambanan Stockholm–Malmö i Norrköping. Sträckan Örebro södra–Hjortkvarn är numera nedlagd och spåren borttagna. Vad som återstår är sträckan Hjortkvarn–Norrköping, varav sträckan fram till Finspång är smalspårig. Den sistnämnda smalspåriga bansträckan är ifrågasatt. Sträckan är endast 35 km lång och det rör sig därför inte om några stora kostnader om man jämför med mycket längre ifrågasatta bansträckor.

Min grundläggande syn beträffande de samhälleliga insatserna för att uppehålla en god infrastruktur inom transportområdet baserar sig på *samhällsekonomiska* överväganden. Rycks en detalj ut ur helheten, som exempelvis den här aktuella bandelen, och ses isolerad utifrån ett snävt företagsekonomiskt sätt att räkna kan just denna detalj te sig orimligt kostsam och belastande. Enligt detta partikulära sätt att räkna så bör denna olönsamma detalj snarast skäras bort. Utgår man däremot från en helhetssyn, där alla väsentliga samhällsekonomiska faktorer vägs in, visar det sig ofta att den ifrågasatta detaljen bör behållas. I likhet med länsstyrelserna i Örebro län och Östergötlands län anser jag att järnvägssträckan Hjortkvarn–Finspång bör rustas upp och behållas just därför att samhällsekonomiska skäl talar härför. En mera utförlig redovisning av skälen har getts av länsstyrelsen i Örebro län. Här skall därför endast redovisas några av skälen till att den aktuella banan bör behållas.

I banans norra ände ligger Hjortkvarn med ett modernt sågverk som sysselsätter ca 200 anställda. Sågverket ägs av Bo-Hjortkvarn AB och har under senare år gjort betydande investeringar som i sin tur bygger på att företagets transportförsörjning, ekonomiskt och tekniskt, förblir minst lika bra som vid investeringstillfället. Skulle den aktuella järnvägen läggas ned blir effekterna negativa för sågverket. Av den årliga transportmängden på järnvägen svarar sågverket för 60–70 %. En betydande del av sågverkets produktion exporteras till kunder i de centralare delarna av Väst-Europa där kunderna vill ha sitt virke levererat per järnväg och där detta transportsätt också är det klart billigaste. Om i stället lastningen till järnvägsvagn skulle flyttas till Finspång, därför att järnvägen har lagts ned, skulle transportkostnaden per m^3 virke öka med 40 kr/m^3. En sådan ökning av transportkostnaderna skulle hota sågverkets fortsatta lönsamhet och därmed

sysselsättningen för ca 200 anställda. Det uppkommer också tekniska svårigheter om järnvägstransporten måste föregås av en landsvägstransport. Landsvägstransporten får nämligen ha en bredd på högst 2,5 m utvändigt samtidigt som järnvägsvagnar lastar 2,8 m invändigt. Med det buntade gods som virke utgör uppstår dödfrakt som bidrar till att transporten också blir dyrare.

Hjortkvarns sågverk ligger centralt inom fångstområdet för det virke det behöver. Det betyder ekonomiskt fördelaktiga intransporter. Skulle virket i stället köras till exempelvis ASSI:s sågverk vid Valåsen i Karlskoga så skulle transportkostnaderna öka med närmare 1,5 miljoner per år. Det talar för att sågverket ur såväl företagsekonomisk som samhällsekonomisk och regionalpolitisk synpunkt bör få leva vidare i just Hjortkvarn.

Inom Örebro län ligger också Gryts Bruk AB vid den här aktuella järnvägen. Där tillverkas spik. Man planerar för en fördubbling av produktionen, varav hälften skall exporteras. Då är järnvägen avgörande för transportförsörjningen. Kommer denna utveckling inte till stånd hotar nedläggning, och minst 70 arbeten försvinner i en bygd där det inte finns andra arbeten.

Inom Östergötlands län finns efter den aktuella järnvägen Hyttsjö sågverk KB med ca 50 anställda och Grytgöls Bruk AB, som är ett metallvaruföretag med ca 100 anställda. Om industrispår lades ut skulle dessa företag utnyttja järnvägen.

De företag som utnyttjar järnvägen Hjortkvarn–Finspång klagar på att SJ inte håller god och förtroendeskapande kontakt med sina kunder. Företagen vill ha överläggningar med företrädare som har verkligt inflytande över den framtida utvecklingen. Det blir svårt att planera för framtiden då man inte vet hur transportförsörjningen skall ordnas och vad den kommer att kosta. Men efterlyser också en mera öppen redovisning av inkomster och utgifter för att driva bandelen vidare endera – som man är nöjd med – som en smalspårig järnväg eller en utbyggnad till normalspår.

Vagnverkstaden vid SJ:s centrala verkstad i Örebro

Sedan många år har SJ en central verkstad i Örebro. I folkmun kallades den förr vanligen "CV" och representerade för örebroarna en trygg arbetsplats. Fick man fast anställning där ansågs det att man hade arbete för livet. Men så är det inte längre. Verkstaden finns visserligen kvar, men den har inte så omfattande verksamhet som tidigare. Förr hade man en verkstad där järnvägsvagnar sågs över och reparerades. Där bedrivs inte verksamhet längre av detta slag. Avvecklingen där skedde i skuggan av 1963 års trafikpolitiska beslut, ett beslut som inte längre gäller som principiell riktlinje för trafikpolitiken. I dagens trafikpolitiska framtidsbild intar de spårbundna transporterna en större plats bl. a. på grund av de miljö- och energimässiga fördelarna. Enligt min bedömning borde man därför överväga om det inte

skulle vara möjligt att på nytt öppna vagnverkstaden vid SJ:s centrala verkstad i Örebro. Läget i landet är mycket centralt, och det kan vara en fördel att ha vagnverkstadsverksamhet på mer än en plats i landet.

Hemställan

Mot bakgrund av det anförda yrkar jag

1. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder för upprustning och bevarande av järnvägen Hjortkvarn–Finspång i enlighet med vad i motionen anförts,
2. att riksdagen hos regeringen begär åtgärder syftande till att vagnverkstaden vid SJ:s verkstad i Örebro åter öppnas.

Stockholm den 23 januari 1984

PER ISRAELSSON (vpk)