

Motion till riksdagen

1988/89:T228

av Kjell Ericsson m. fl (c, m, fp)

Ökat anslag till bättre vägar, järnvägar m. m.
i Värmland

Vägnätet är en betydelsefull del i länets infrastruktur. Goda kommunikationer är en förutsättning för fortsatt positiv utveckling av länets näringsliv. En från samhällets synpunkt riktig fördelning av transporterna på olika transportmedel är angelägen.

För flertalet orter i länet finns inga andra möjlighet än vägtransporter. Orsaken till detta förhållande är bl a järnvägsnätets omfattning som på senare tid har minskat. På flera sträckor har godstrafiken upphört genom att SJ målmedvetet genom fraktrabatter styrt över transporterna på väg. Detta medför att en upprustning av vägnätet i västra Värmland är mycket angelägen eftersom även godstrafiken nu har upphört på sträckan Årjäng–Arvika.

En del upprustningspengar som utlovades vid persontrafiknedläggelsen har ställts till vägverkets förfogande, dock inte i nödvändig utsträckning.

Regeringen måste nu snabbt ta sitt ansvar och bevilja ytterligare upprustningspengar utanför de ramar som anges i propositionen.

Anslagen har minskat

Under perioden 1978–87 investerades det i värmländska vägar ca 852 milj. kr per år, eller i medeltal drygt 85 milj. kr per år.

För den närmaste femårsperioden innebär vägverkets fördelning av tidigare beviljade medel en investeringsvolym på i medeltal 24 milj. kr per år. Med anslaget för bärighetsupprustning och länstrafikanläggningar blir motsvarande summa 75 milj. kr.

Trots de relativt höga investeringsbeloppen under föregående tioårsperiod har en stor eftersläpning av nödvändiga investeringar kunnat konstateras och vi anser därför det välmotiverat att Värmland erhåller en betydligt större andel av den ökade ram som riksdagen kan komma att besluta om.

Projekteringsarbetet för nödvändiga projekt, som inte inrymmer i nuvarande medelstilldelning, bör bedrivas på ett sådant sätt att planer finns färdiga så att objekten skall kunna starta med kort varsel om ökade resurser ställs till förfogande. Femton olika objekt kan startas redan under 1989 till en kostnad av sammanlagt ca 140 milj. kr.

Viktiga projekt

Länsstyrelserna i Värmland och Örebro har i oktober 1987 gjort en gemensam framställan om medel till byggande av tre etapper på E 18 mellan

länsgränsen och Karlskoga. Denna del är mycket viktig för trafiken till och från Värmland.

Andra projekt som rör E 18 är också viktiga, nämligen E 18 genom Segmon samt sträckan Hån – riksgränsen. Genom alltmer ökad lastbilstrafik över gränstationen Hån har denna sträcka med sina branta backar utan stigningsfiler blivit ett stort hinder som förorsakar trafiksvårigheter.

På grund av kommande olympiad i Lillehammer 1994 kommer vägarna i västra Värmland att bli hårt trafikerade. Dessa vägar kommer att bli något av en "olympiadväg", vilket också stärker kravet på utrustning av aktuella vägar.

Länsstyrelsen har i samband med revideringen av flerårsplanerna för vägbyggandet i Värmland fastställt inriktningen för den framtida väghållningen och prioriterat fem områden:

- Istandsätta och vidmakthålla beläggningarna.
- Satsa på väg 62 längs Klarälvsdalen jämte vissa delar på vägarna 61, 63, 172, 177, 234 och 242.
- Förstärka och bygga om svaga, äldre broar.
- Genomföra viktiga förbifarter.
- Fortsätta belägga vältrafikerade grusvägar.

För att genomföra denna inriktning av väghållningen bedömer länsstyrelsen att ca 100 milj. kr per år erfordras för investeringar under den kommande tioårsperioden.

Vi delar länsstyrelsens bedömning och vill samtidigt påpeka att i Värmland finns ca 29 mil vältrafikerad grusväg som skulle behöva beläggas inom en maximal tioårsperiod. Belägningsarbetena kommer att erfordra anslag på 20–25 milj. kr per år.

Järnvägar i Värmland

De diskussioner som nu pågår om investeringar i Svealandsbanan och Mäljarbanan måste också innefatta bättre och snabbare kommunikationer för Värmland. Genom förbättringar av bandelen Örebro–Karlstad–Charlottenberg och införande av snabbtåg skulle Värmland få en klar förbättring i kommunikationerna med Stockholmsområdet.

Det är också viktigt att tågtrafiken över Charlottenberg till Oslo bibehålls och utvecklas. SJ:s eventuella planer på en indragning av turer kan ej accepteras.

Tågtrafiken mellan Karlstad–Kil–Göteborg måste förbättras både vad gäller turtäthet och service. Investeringarna måste utföras på denna sträcka för att ge förutsättningar till en utökad trafik.

När det sedan gäller pendeltrafiken med tåg inom länet har SJ lagt över ansvaret för denna trafik på Värmlands Trafik AB. Detta kommer att innebära en kostnad på ca 15 milj. kr för VTAB. Under det närmast kommande året har transportrådet tillställt medel så att trafiken kan klaras. För framtiden är dock ekonomin mycket oklar. Det är helt orealistiskt att

VTAB, som ägs av landstinget och Värmlandskommunerna, ska kunna gå in med stora belopp för att klara järnvägstrafiken. Detta måste vara statens ansvar att klara av.

Mot. 1988/89
T228

Ny flygplats i Värmland

Under det senaste året har det pågått en utredning om anläggande av en ny regionalflygplats i Värmland. Ökad flygtrafik och den pågående trafiken med Fokker F 28 gör det omöjligt att fortsättningsvis trafikera den nuvarande flygplatsen.

Den av länsstyrelsen i Värmland tillsatta flygplatskommittén har kommit fram till att en plats vid Mellerudstorp är lämplig för en framtida länsflygplats. En andra etapp av utredningen kommer nu att utföras, där bl a olika miljökonsekvenser skall analyseras.

Den nuvarande flygplatsen i Karlstad är statlig. Eftersom den av miljöskäl förklaras olämplig – nu senast av koncessionsnämnden för miljöskydd – anser vi att det måste vara en primär skyldighet för staten att dels medverka i utredningsarbetet- och projektarbetet, dels svara för nödvändiga investeringar i en ny flygplats.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att inom av riksdagen beslutat anslag för väginvesteringar tilldelas Värmland anslag i enlighet med vad som anføres i motionen,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om bättre kommunikationer för Värmland i samband med investeringar i Svealandsbanan och Mälardalen samt Karlstad–Kil–Göteborg samt Karlstad–Charlottenberg–Slo,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om kostnadsansvaret för pendeltrafiken inom Värmland,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om statligt ansvar för utredning, projektering och byggande av en ny trafikflygplats i Värmland.

Stockholm den 24 januari 1989

Kjell Ericsson (c)

Jan Hyttring (c)

Isa Halvarsson (fp)

Göthe Knutsson (m)

Gullan Lindblad (m)