

Motion till riksdagen

1987/88:T41

av Jan Hyttring och Bertil Jonasson (c)

om trafikpolitiken inför 1990-talet
(prop. 1987/88:50)

Beträffande behovet av ökade väganslag och statligt ansvar för en ny trafikflygplats i Värmland hänvisar vi till en av de ickesocialistiska riksdagsledamöterna från Värmland lagd motion med anledning av rubricerade proposition.

I centerns partimotion om trafikpolitiken inför 90-talet föreslås ökade ramar för investeringar i vägar och järnvägar med 1 miljard kronor utöver vad regeringen har föreslagit. Vi vill framhålla det nödvändiga i att Värmland tilldelas betydligt ökade anslag inom denna anslagsram.

Järnvägar i Värmland

Enligt propositionen anses nu Inlandsbanan vara mellan Mora och Gällivare. Det innebär att banan kortats av med sträckan Mora—Kristinehamn dvs. den södra delen som har anknötning till hamn i Vänern (Kristinehamn) och som skulle kunna ha stor betydelse för transport av skogsprodukter om inte banan vore helt ofrafikerad mellan Mora och Filipstad. SJ har med fraktrabatter fört över godstransporterna till väg på bandelen Lesjöfors—Filipstad och hos regeringen ansökt om att få riva upp rälsen mellan Mora och Lesjöfors. Vi anser att inlandsbanan mellan Mora och Kristinehamn skall rustas upp så att hela sträckan mellan Kristinehamn och Gällivare kan trafikeras.

I propositionen nämns ett projekt som kallas "Nykroppaprojektet" vilket innebär en sammankoppling av inlandsbanan och Bergslagsbanan i Nykroppa. Detta är ett mycket angeläget projekt som enligt vår mening måste tas med i Banverkets investeringsprogram. Genom sammanbindningen i Nykroppa skapas förutsättningar till ökad godstrafik i Bergslagen.

I regeringens proposition föreslås att Fryksdalsbanan övergår till länstrafikhuvudmannens ansvar. För att driftsbidrag skall utgå från staten förutsätts att trafik-huvudmannen trafikerar banan med minst fem dubbelturer per dag. Detta krav kan reduceras beroende på godstrafikens omfattning. Vi anser att bandelen Kil—Torsby borde även fortsättningsvis tillhöra stamjärnvägsnätet men kan acceptera propositionens förslag att bandelen övergår till att vara länsjärnväg under förutsättning att statens bidrag till huvudmannen blir av sådan omfattning att trafiken kan uppehållas. De krav som uppställts innebär en ökning av trafiken i jämförelse med den som SJ för närvarande bedriver. Det stöd som staten avser lämna måste vara av långvarig karaktär och ge reella förutsättningar till ett övertagande av trafiken för länshuvudmannen. För att fortsatt persontrafik skall vara möjlig till en rimlig kostnad måste SJ ta sitt ansvar för att godstrafiken kan fortsätta med minst nuvarande

nivå. Om SJ, som skett på andra järnvägar i Värmland, stimulerar en övergång till godstransporter på landsväg undanrycks en viktig del av förutsättningen för fortsatt trafik på sträckan Kil—Torsby.

Med hänvisning till centerns partimotion anser vi att stödet till länshuvudmännen bör räknas upp.

De diskussioner som nu pågår om snabbtåg måste också innefatta bättre och snabbare kommunikationer för Värmland. Investeringar i Svealandsbanan och Mälardalen måste innebära att bandelen Örebro—Karlstad—Charlottenberg måste förbättras.

Vi har tidigare lagt förslag om en utredning av dubbelspår Karlstad—Kil. En sådan utredning skulle belysa de ökade möjligheter till trafik som skulle bli fallet efter byggande av dubbelspår på denna sträcka. För närvarande utföres persontrafiken mellan Kil och Karlstad med tåg och buss. All tillgänglig plats på tåg har köpts upp av länstrafikhuvudmannen (Värmlandstrafik). En ambition är att minska belastningen på väg till förmån för en ökad persontrafik på järnväg. Vi anser därför att frågan om dubbelspår mellan Kil och Karlstad skall utredas som ett delprojekt i Svealandsbanan.

Tågtrafiken Karlstad—Kil—Göteborg måste förbättras både vad gäller turtäthet och service. Nuvarande förhållanden innebär att många väljer att åka bil till Göteborg med en ökad belastning på hårt trafikerat vägnät som följd.

Hemställan

Med anledning av ovanstående hemställer vi

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bandelen Mora—Kristinehamn skall rustas upp och även försättningsvis ingå i inlandsbanan.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att sammanbindningen mellan inlandsbanan och Bergslagsbanan i Nykroppa skall tas med i banverkets investeringsprogram.
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att bidraget till länstrafikhuvudmännen skall räknas upp och vara av långvarig karaktär.
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att frågan om dubbelspår mellan Kil och Karlstad bör utredas som ett delprojekt i Svealandsbanan.
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om Värmlands behov av snabbtågförbindelser, ökad turtäthet och bättre tågservice med Göteborg.

Stockholm den 1 februari 1988

Jan Hyttring (c)

Bertil Jonasson (c)