

Motion till riksdagen

1987/88:T42

av Jan Hyttring m. fl. (c, m, fp)

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

Vägar i Värmland

Vägnätet är en betydelsefull del i länets infrastruktur. Goda vägtransporter 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 möjligheter 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. De upprustningspengar som utlovades vid persontrafiknedläggningen har ännu inte ställts till vägverkets förfogande och genom att även den tunga godstrafiken nu måste belasta redan dåliga vägar anser vi regeringens löftesbrott vara skandalöst. Regeringen måste nu snabbt ta sitt ansvar och bevilja upprustningspengar utanför de ramar som anges i propositionen. Under tioårsperioden 1978—87 investerades det i värmländska vägar för ca 852 miljoner kronor eller i medeltal drygt 85 miljoner kronor per år. För den närmaste tioårsperioden innebär vägverkets fördelning av tidigare beviljade medel en investeringsvolym på i medeltal 23 miljoner kronor per år, med anslaget för bärighetsupprustning blir motsvarande summa 59 miljoner kronor. 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 del av den ökade ram som riksdagen kan komma att besluta om.

Projekteringsarbetet för nödvändiga projekt som inte inrymmes i nuvarande medelstilldelning bedrivs på ett sådant sätt att planer finns färdiga för att objekten skall kunna starta med kort varsel om ökade resurser ställs till förfogande. Femton olika objekt kan startas redan under 1988 till en kostnad av sammanlagt ca 140 miljoner kronor.

Länsstyrelserna i Värmland och Örebro har i oktober månad 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. Ett annat projekt som rör E 18 är också viktigt, nämligen sträckan Hån—riksgränsen. Genom alltmer ökad lastbilstrafik över gränsstationen Hån har ovan nämnda sträcka genom sina branta backar utan stigningsfilar blivit ett stort hinder som förorsakar trafiksvårigheter.

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 och 234.
- 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 90 miljoner kronor 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. Beläggningsarbetena kommer att erfordra anslag på 20–25 miljoner kronor per år.

Ny trafikflygplats i Värmland

En länskommitté har bildats för att utreda möjligt geografiskt läge för en ny trafikflygplats som ersättning till den nuvarande flygplatsen i Karlstad. Ökad flygtrafik och den pågående trafiken med Linjeflygs Fokker F28 gör det omöjligt att fortsättningsvis trafikera den nuvarande flygplatsen. Både avgaser och buller är mycket störande för den omgivande bebyggelsen med bostäder och sjukhus. Länskommittén har presenterat ett förslag för ny flygplats som nu vidare skall utredas med hänsyn till markbeskaffenhet, flygplatsens inverkan på grundvatten och kringboende befolkning m. m. Kommittén har även fått i uppdrag att utreda de ekonomiska förutsättningarna för en ny flygplats.

Den nuvarande flygplatsen i Karlstad är statlig, med hänsyn till att den av miljöskäl förklaras olämplig, nu senast genom Koncessionsnämnden för miljöskydd, anser vi att det måste vara en primär skyldighet för staten att dels medverka i utredningsarbetet och ta ekonomiskt ansvar för detta fortsättningsvis samt svara för nödvändiga investeringar i en ny flygplats.

Järnvägar i Värmland

De diskussioner som nu pågår om investeringar i Svealandsbanan och Mälarbanan 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.

Tågtrafiken Karlstad—Kil—Göteborg måste förbättras både vad gäller turtäthet och service. Investeringar måste göras på denna sträcka för att ge förutsättningar för denna utökade trafik.

Hemställan

Mot. 1987/88

T42

Med anledning av ovanstående hemställas

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att inom av riksdagen beslutat anslag för väginvesteringar tilldela Värmland anslag i enlighet med vad som anföres i motionen.

2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om bättre kommunikationer för Värmland i samband med investeringar i Svealandsbanan och Mälarbanan och Karlstad—Kil—Göteborg samt

3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om statligt ansvar för utredning, projektering och byggande av en ny trafikflygplats i Värmland.

Stockholm den 1 februari 1988

Jan Hyttring (c)

Bertil Jonasson (c)

Karl Erik Eriksson (fp)

Göthe Knutson (m)

Gullan Lindblad (m)

