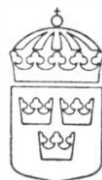


# Motion till riksdagen

## 1987/88: T72

av Björn Samuelson (vpk)

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



Mot.  
1987/88  
T72—77

Den framtida trafikpolitiken och ett väl utbyggt kommunikationsnät är av stor betydelse för Värmlands möjligheter till utveckling. De trafikpolitiska besluten avgör på ett tidigt stadium förutsättningar och möjligheter till bl. a. utlokalisering av statliga verk till länet. Besluten påverkar värmlänningars möjligheter till arbete inom länet.

En ekologiskt riktigt inriktad näringspolitik behövs för miljön. De transporttekniska lösningar som väljs nu påverkar direkt framtiden. För alla som har ett miljömedvetande borde det stå klart att Värmlands situation med 82 % av alla transporter knutna till landsväg är oroväckande. Det gäller att transportera så många människor och ton fraktgodis som möjligt med så lite miljöskador som möjligt.

### Vägar i behov av upprustning

Värmland har ungefär 150 mil grusvägar. Av dessa trafikeras ca 30 mil av 1 2 5 —

500 fordon per dygn. I en annan motion föreslår vpk ett åtgärds paket för Värmland. Som en del i detta paket bör en beläggning av de tyngst belastade grusvägarna ingå. Det skulle kosta 10 miljoner kronor per år att under en tioårsperiod belägga 30 mil av länets hårdast belastade grusvägar.

I trafikpolitiska propositionen föreslås att satsningar på förbifarter skall göras. Här måste tre viktiga projekt i Värmland lyftas fram:

Väg E18 vid Segmon, väg 61 vid Åmotfors samt väg 61 vid Kil och Fagerås. Dessa förbifarter är idag förlagda till utförande någon gång mellan 1990 och 1996. Eftersom denna del av dessa projekt skulle minska vägsträckan avsevärt mellan Karlstad och södra respektive västra—nordvästra Värmland är det bl. a. ur miljösynpunkt angeläget att de kan tidigareläggas.

Väg 62 längs Klarälven bör särskilt prioriteras i ett vägbyggnadsprogram för länet. Den inomregionala politiken för länet måste framöver särskilt inrikta sig mot aktiva näringsinsatser för norra och nordvästra Värmland. Väg 62 är idag en livsnerv för att bryta utarmningen av länets norra delar och skapa jobb i dessa bygder.

Trafiken mellan Stockholm och Oslo går idag via Kil—Arvika—Charlottenberg. Sträckan är en bas för fortsatt aktiv näringspolitik i Västvärmland. Idag finns inte det automatiska tågkontrollsystemet utbyggt för bansträckan och räls samt banvall är i behov av kraftig upprustning. Kostnaden för upprustningen är beräknad till mellan 100 och 200 miljoner kronor.

### Fryksdalsbanan — Sveriges vackraste järnväg och "världens finaste i hela Värmland"

För bara ett fåtal år sedan överfördes Fryksdalsbanan till riksnätet. Detta gjordes efter flera års enveten kamp från bl. a. vpk. Trots att banan efter riksdagsbeslut överfördes till riksnät så har inte banan getts den standard som riksnät skall ha. Det är mycket anmärkningsvärt.

Nu föreslår regeringen att banan skall överföras till det så kallade länsjärnvägsnätet. Det finns ingenting som förändrat villkoren för banan. Banan bör alltså föras till stomnätet.

Fryksdalsbanan har en stor utvecklingspotential. Här kan nämnas virkestransporter från länets norra delar samt den stora betydelse banan har för turismsektorns utveckling i länet. En fortsatt drift av järnvägsbanan innebär möjligheter till järnvägscharter som ett nytt inslag i olika turistsatsningar för norra Värmland.

### Kil—Karlstad

Arbetsresorna mellan Kil och Karlstad har kraftigt ökat resandet på järnväg mellan orterna de senaste åren. På sikt måste ett dubbelspår byggas för att öka pendlingsmöjligheterna.

Redan nu bör dock en mötesplats byggas vid Hynboholm.

En sådan investering innebär också att resande från Torsby via Fryksdalsbanan slipper byta i Kil. Projektet innebär en möjlig ökning av resandevolymer med mellan 20 och 30 %. En samhällsligt lönsam investering således.

### Inlandsbanan samt det s. k. Nykroppaprojektet

Inlandsbanedelen mellan Kristinehamn och Lesjöfors bör överföras till stomnätet. Vpk föreslår i annan motion utveckling av Inlandsbanan som transportnerv för inlandet. På längre sikt bör banan göras hel och vara helt spår-sammanbunden mellan Mora och Lesjöfors.

Det så kallade Nykroppaprojektet måste bli verklighet. En sammanlänkning av Inlandsbanan och Bergslagsbanan är alternativ för en framtida progressiv miljöpolitik och ger goda etableringsmöjligheter för industriell verksamhet i östra Värmland.

Alternativet är en nedläggning av berörda bandelar inom 10 år och därefter 88 kilometers omväg för 2000 ton gods per dygn.

Sträckan bör vara ett sorgebarn för svensk järnvägspolitik. Det är den enda järnvägssträcka som tillåtits regna bort i Sverige. Trots att banan inte längre trafikeras efter ett regnoväder för några år sedan har i stort sett ingenting gjorts för att förbättra befintligt vägnät.

Nu talas det om att riva upp rälsen samtidigt som kommuner planerar turismprojekt på banan.

Banan bör få ligga kvar.

De högintressanta mineralfyndigheter som gjorts med förmodliga sträckningar mot Årjäng gör bandelen högintressant framöver för transporter. Det vore obetänksamt att avhända sig den beredskapsmöjlighet det innebär att åtminstone inte riva upp rälsen.

I avvaktan på framtida beslut måste vägen mellan Arvika och Årjäng kraftigt upprustas.

## Hemställan

Med hänvisning till det anförda föreslås

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna behovet av ett "vägpaket" till Värmland,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om tågtrafiken mellan Stockholm och Oslo,
3. att riksdagen beslutar att till stornätet föra Fryksdalsbanan och Inlandsbanan,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägssträckan Kil—Karlstad,
5. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om det s. k. "Nykroppaprojektet",
6. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om järnvägssträckan Arvika—Mellerud.

Stockholm i januari 1988

*Björn Samuelson (vpk)*