

Motion till riksdagen

1987/88:T33

av Kristina Svensson och Bo Finnkvist (s)

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

Sammanlänkning av Bergslagsbanan och Inlandsbanan i Nykroppa samt banupprustning och elektrifiering Nykroppa—Kristinehamn

Södra Inlandsbanan löper genom västra Bergslagen. De kommuner i Värmlands län som betjänas av bandelen är Filipstads, Storfors och Kristinehamns kommuner. Bandelen betjänar också kommuner på östra sidan länsgränsen i Kopparbergs och Örebro län.

Befolknings- och sysselsättningsutvecklingen i Bergslagen har varit mycket negativ och läget är alltjämt allvarligt. De tre värmländska kommunerna efter Inlandsbanan utgör inget undantag. Sålunda kan nämnas att Filipstads och Kristinehamns kommuner 1976—1986 förlorade omkring 2 000 innevånare vardera.

Hällefors kommun i Örebro län bör nämnas i detta sammanhang. Kommunens befolkningsutveckling är likartad med de tre värmländska kommunernas. Över 1 500 personer har flyttat ifrån kommunen sedan 1976. Hällefors kommun spelaren speciell roll för järnvägen i regionen. Dess järn- och stålindustri är den klart största godsallstraren för järnvägar med uppemot en halv miljon ton i ankommande och avgående transporter.

Även de tre värmländska kommunerna domineras till stor del av industri-näringslivet. De större företagen tillhör järn- och stålindustrisektorn, tyngre verkstadsindustrin och livsmedelsindustrin. De är alla beroende av effektiva transporter. Betydande strukturrationaliseringar och ägarförändringar har skett och fler kan förutses för framtiden.

För att skapa en positiv utveckling i kommunerna måste därför förutsättningarna för dels de befintliga företagen, dels för eventuellt nyetablerade företag förbättras. Utveckling av kommunikationerna är i detta sammanhang nödvändigt. Nykroppa-projektet är ett viktigt led i dessa nödvändiga satsningar. Utbyggnad av järnvägens infrastruktur är ett effektivt regionalpolitiskt instrument.

Genom att förbättra transportmöjligheterna till marknader för företagen i regionen kan befintliga företag utvecklas och nya företag etableras. Detta skapar på sikt ökad sysselsättning och inflyttning, men framför allt kan ett differentierat näringsliv byggas upp.

Nykroppa-projektet skulle också skapa förutsättningar för framtida reguljär persontrafik, om berörda länshuvudmän så finner lämpligt. Enmansbetjänade eldrivna motorvagnar skulle eventuellt bli billigare, inte minst samhällsekonomiskt, än landsvägsbussar. Restiderna för tåg blir kortare och attraktiviteten högre, vilket utgör en lokaliseringsfaktor.

Turistsatsningen sommartid på Inlandsbanan har inneburit ett allmänt uppsving för turismen i de 20 kommunerna utefter banan. Omsättningen i servicenäringar m. m. beräknas ha ökat med 25—30 milj. kr./år. I Värmland (och Vansbro kommun) är dock framtiden för Inlandsbaneturismen osäker på grund av järnvägens gradvisa förfall. Den med Nykroppa-projektet förknippade upprustningen av Inlandsbanans allra sydligaste del skulle ge förutsättningar för fortsatt turisttrafik och utveckling av densamma samt andra typer av chartertrafik.

Kristinehamns hamn är en viktig port till många marknader. Hamnen i Kristinehamn har stor kapacitet och skiljer sig från de övriga värmländska hamnarna genom sin diversifierade godsomsättning och höga utnyttjandegrad av anläggningarna. Av hamnens totala godsomsättning, 568 000 ton år 1986, går 25 % på järnväg till/från Bergslagen.

Kristinehamn är vidare ett regionalt centrum för SJ:s underhålls- och depåtjänst. Närmare 200 SJ-anställda har Kristinehamn som stationeringsort. Kristinehamn betjänar bl. a. en ca 10 mil lång sträcka på Bergslagsbanan. En förutsättning för att så skall kunna ske även i fortsättningen är, att linjen Nykroppa—Kristinehamn bibehålls, eftersom den fysiska kopplingen norrut annars förloras. En minskning av antalet anställda i Kristinehamn skulle vara mycket negativ med tanke på de minskningar som redan skett i östra Värmland och som kan förutses.

Nykroppa-projektet skapar även sysselsättning, främst i Filipstads kommun, under anläggningstiden.

Om Nykroppa-projektet inte genomförs, kommer detta att resultera i att den genomgående godstrafiken via Storfors på sikt inte kan upprätthållas. Industrierna i Storfors kommer därefter antagligen att betjänas genom industrispårsväxling från Kristinehamn. Kostnaderna för sådan trafikering blir högre och servicen lägre än för nuvarande trafiklösning. Det är rimligt att anta att den nuvarande vagnomsättningen i Storfors — 438 lastade och 80 lossade vagnar år 1986 — i en sådan situation avsevärt minskar. Detta bereder vägen för en total nedläggning.

I Storfors planeras ett kommunalt trafikcentrum i järnvägsstationen, där buss, tåg, taxi och resebyrå samsas under ett och samma tak. En förutsättning för en sådan lösning är att Nykroppa-projektet genomförs.

Sammanfattningsvis bör framhållas att Nykroppa-projektet

- förbättrar förutsättningarna för befintliga företag i godsupptagningsområdet
- ökar järnvägens konkurrenskraft och leder härigenom till bättre transportförutsättningar totalt sett med lägre fraktpriser samt snabbare transporter till företagens marknader
- förbättrar möjligheterna till nyetableringar och omlokaliseringar
- ger möjligheter att återuppta reguljär persontrafik
- underlättar fortsatta touristsatsningar på Inlandsbanan.

Samtliga nämnda punkter är nödvändiga i det arbete som sker för att stärka och förnya västra Bergslagen.

Hemställan

Mot. 1987/88

T33

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om sammanlänkning av Bergslagsbanan och Inlandsbanan i Nykroppa samt banupprustning och elektrifiering Nykroppa—Kristinehamn.

Stockholm den 28 januari 1988

Kristina Svensson (s)

Bo Finnkvist (s)