

Motion till riksdagen

1989/90:T29

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

med anledning av prop. 1989/90:88 Vissa näringspolitiska frågor

Propositionen

I propositionen behandlas bl.a. resursbehoven inom järnvägssektorn och en infrastrukturfond för transportsektorn föreslås inrättas. Fonden skulle tillföras ett engångsanslag på 5 miljarder och ha till syfte att åstadkomma en snabbare utbyggnad av angelägna infrastrukturinvesteringar inom järnvägs- och kollektivtrafikområdena än vad som är möjligt med ordinarie anslag.

I propositionen anges även att fonden skall möjliggöra sådana investeringar som annars inte skulle komma till stånd. Den skall också kunna användas för samfinansiering med andra intressenter. Med hänsyn till överhettningen inom bygg och anläggningssektorn skall fonden användas först när det är lämpligt ur stabiliseringspolitisk synpunkt.

Fonden tillämplig för NKLJ-banan

Denna fond kan säkerligen bli användbar på flera olika områden i vårt land. Ett projekt som synes vara lämpligt i sammanhanget är NKLJ-banan, Hagfors–Munkfors–Deje.

Den angivna bandelen, som ägs av Uddeholm Tooling, kommer enligt beslut av bolaget att läggas ner under 1990. Banan är elektrifierad och transporterar årligen en godsmängd av ca 170 000 ton. Godset består främst av skrot till och färdigvaror från stålindustrierna i Hagfors och Munkfors.

Bandelen, som är smalspårig, är idag olönsam. För att sänka driftskostnaderna måste man komma ifrån den orationella hanteringen med omlastningen i Deje. ●om man breddade spåret till normalspår så kommer man undan omlastningsbehovet och kan därmed spara in ca 10 personer.

Banverket har gjort en utredning, där man konstaterar att en breddning till normalspår av banan under vissa förutsättningar kan ge en samhällsekonomisk lönsamhet. Investeringsbehovet för en breddning beräknas till ca 120 milj kr i dagens penningvärde.

Intressenterna – Uddeholms AB, Hagfors och Munkfors kommuner samt SJ – har förklarat sig villiga att satsa ca 25 miljoner kr. Till detta kommer att Uddeholms AB vid ett statligt övertagande är villig att utan ersättning överlämna smalspårbanan, som värderas till ca 7 milj kr.

Den fond som föreslås i här aktuell proposition skulle kunna utgöra en

öppning i finansieringen vid upprustning av NKLJ-banan. Med en samfinansiering av fonden och intressenterna skulle NKLJ-banan kunna upprustas och bevaras.

Mot. 1989/90
T29

Denna upprustning skulle omedelbart kunna påbörjas, eftersom det inte finns den ekonomiska överhettning i Klarälvdalen som anges i propositionen.

En nedläggning av NKLJ-banan är en förlust även för Kristinehamn

En nedläggning av NKLJ-banan skulle innebära att SJ i Kristinehamn förlorar en tredjedel av sina skrottransporter. Hamnen skulle förlora ungefär 20 procent av sin godsomsättning. I dag transporteras ca 100 000 ton skrot via SJ i Kristinehamn och NKLJ-banan. Denna godsmängd förlorar således SJ vid en nedläggning.

Miljökonsekvenser vid en nedläggning

Enligt miljövårdsenheten hos Länsstyrelsen i Värmlands län kommer en nedläggning av järnvägstrafiken att innebära att utsläppen av luftföroreningar ökar per år med:

- 9 ton kolväten
- 34 ton koldioxid
- 116 ton kväveoxider
- 10 ton svaveldioxid
- 9 ton partiklar
- 6 700 ton koldioxid.

I jämförelse med t ex utsläpp från industrier är detta enligt Länsstyrelsens mening stora mängder, särskilt vad gäller kväveoxider, partiklar och koldioxid.

Ökade transportrisker på väg 62

Räddningstjänsten i Hagfors, Munkfors och Forshaga kommuner har bedömt de risker som kan uppkomma vid en nedläggning av tågtrafiken på NKLJ-banan och att transportererna därvid flyttas över på väg. Räddningscheferna i nämnda kommuner ser med stor oro på de risker som kan uppstå i samband med att det farliga godset på väg 62 kommer att flerdubblas.

Enligt uppskattning skulle följande transporter av farligt gods komma att beröras av förändrat transportsätt.

Gasol	ca	5 800 ton
Ammoniak	ca	190 ton
Fluorvätesyra	ca	20 ton
Salpetersyra	ca	30 ton
Saltsyra	ca	20 ton
Svavelsyra	ca	40 ton

Övrigt

Mot. 1989/90

T29

Uddeholmsbolaget är ett företag med framtidstro. Detta visar inte minst företagets planerade investeringar. För 1990 planeras investeringar på ca 90 milj. kr. och för 1991 ca 115 milj. Om järnvägen läggs ner blir Hagfors- och Munkfors-fabrikerna de enda stålindustrierna i Europa utan järnväg, vilket kommer att leda till en försämrad konkurrenssituation.

Om spåret breddas kommer säkerligen godsmängden ytterligare att öka. Bl.a. är man i det nya Munkforsföretaget Hörle Tråd intresserad av att frakta 10 000 ton per år.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om upprustning av NKLJ-banan.

Stockholm den 23 mars 1990

Kjell Ericsson (c)

Jan Hyttring (c)

Björn Samuelson (vpk)