

Motion till riksdagen

1988/89:T557

av Sven-Olof Petersson (c)

Järnvägssträckan Karlskrona/Kalmar–Alvesta–
Göteborg

En väl utbyggd infrastruktur är en av de viktigaste faktorerna för att åstadkomma en långsiktig, positiv regional utveckling. Arbetet med att förbättra kommunikationerna är också ett prioriterat område inom det regionala utvecklingsarbete som bedrivs i Blekinge län.

Genom förbättrade kommunikationer skapas möjligheter till bättre samverkan mellan olika kommuner, utökade möjligheter till företagskontakter och större möjligheter att nå olika arbetsmarknader. Det faktum att Blekinge nu får en egen högskola understryker ytterligare behovet av bl.a. en fungerande kollektivtrafik.

Under hösten 1986 gavs direktiv att genomföra en utredning och utarbeta en rapport om kust- till kustbanan, dess nuläge och utvecklingsmöjligheter. Direktiven gavs av en ledningsgrupp som bestod av landshövdingarna i de sex länen längs banan. Utredningsarbetet gjordes av en arbetsgrupp med representanter från de berörda länen. I resp. län har kommunerna, länstrafikbolagen och SJ lämnat synpunkter.

Kust- till kustbanan är inte bara en viktig förbindelselänk mellan Sydostsverige och västkusten. Den är också en viktig länk ut i det övriga järnvägsnätet, inte minst genom anslutningarna i Alvesta, Borås, Värnamo och Karlskrona. För Blekinges del fyller banan även en viktig funktion för kontakterna med Kalmar och Växjö. Banan utgör dessutom en viktig del av landets godstransportsystem.

Kust- till kustbanan går genom sex län och sexton kommuner. Totalt bor närmare en miljon människor i dessa kommuner. Detta faktum visar att det finns ett stort utrymme för en ökning av andelen järnvägsresenärer.

Kust- till kustbanan förbinder sydöstra Sverige med den expansiva Göteborgsregionen. I banans omland finns ett flertal större företag som har tillverkningsenheter på andra håll såväl inom som utom landet. Under ett år transporterats drygt 700 000 ton gods till och från stationerna utefter banan. Den utan jämförelse största godstransportkunden är Volvo med sina fabriker i Olofström, Kalmar och Göteborg. Genom Volvos lokalisering av de olika produktionsenheterna har järnvägstransporterna integrerats som en naturlig del av produktionskedjan.

Ett mått på en järnvägs tekniska standard är den genomsnittliga körhastigheten. Banan passerar på sin väg från kust till kust starkt varierande terrängavsnitt och därmed varierar den genomsnittliga hastigheten för olika avsnitt. Den genomsnittliga hastigheten för hela banan är 73 km/tim, mest beroende på dålig linjeföring på vissa avsnitt mellan Alvesta och Göteborg.

Banans genomsnittliga hastighet mellan Karlskrona och Emmaboda är 84 km/tim. Nedsättning av hastigheten på sträckan är en följd av dålig linjeföring med många kurvor, speciellt på sträckan närmast Karlskrona.

Utredningen visar att restiden mellan Karlskrona/Kalmar–Göteborg kan förkortas med 30 min. genom ett förbättrat underhåll på vissa delar av banan. Om man dessutom sätter in modernare vagnmaterial skulle restiden pressas med ytterligare 20 minuter. Den totala restiden från kust till kust skulle därmed understiga 4 timmar. Kortare restid tillsammans med ett nytänkande vad gäller rullande materiel, stationshus samt allmän service skulle enligt utredningen göra järnvägen betydligt mer attraktiv för både gods- och persontransporter.

Kortare restider borde också ge möjlighet för tåget att stanna vid ytterligare någon station längs banan. Detta skulle i sin tur kunna innebära, genom anpassade tidtabeller, att möjligheterna till arbetsresor skulle kunna förbättras. Ett ökat resande med järnvägen skulle innebära att belastningen på landsvägarna skulle kunna minska med positiva effekter för såväl trafiksäkerhet som miljö.

Hemställen

Med hänvisning till vad som anförts hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av bättre järnvägstransporter på järnvägslinjen Karlskrona/Kalmar–Alvesta–Göteborg.

Stockholm den 20 januari 1989

Sven-Olof Petersson (c)