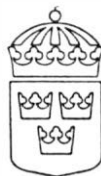


Motion till riksdagen

1988/89: T230

av Ulla Johansson m. fl. (s)
Kommunikationerna i Kronobergs län



Mot.
1988/89
T230 – 233

Allmänt om Kronobergs län

Efter att under tre år i följd ha haft en negativ befolkningsutveckling i Kronobergs län bröts denna utveckling 1987. Folkmängden har ökat både under 1987 och 1988.

Anledningen till den positiva befolkningsutvecklingen i länet som helhet måste tillskrivas det mycket goda sysselsättningsläget. Orderingången och produktionsvolymen i länets industriföretag har genomgående legat på en hög nivå. Detta har resulterat i stor efterfrågan på arbetskraft. Tendenser till överhettning av industriarbetsmarknaden har medfört vissa svårigheter för företagen att rekrytera kvalificerad arbetskraft.

Över huvud taget har Kronobergs län under senare år haft en gynnsam utveckling på arbetsmarknaden. Det återspeglar sig också i den nationella arbetslöshetsstatistiken. Länet har under lång tid haft några av de lägsta arbetslöshetstalen i landet.

Det kan mot denna bakgrund kanske vara svårt att med kraft hävda behovet av akuta, stora närings-, arbetsmarknads- och regionalpolitiska insatser för Kronobergs län. Politiken måste dock vara långsiktig och förutseende. Idealet vore en sådan politik som innebär att åtgärder mot förutsebara kriser sätts in i sådan tid att de inte behöver inträffa.

Hotbilder för Kronobergs län

Vilka hotbilder finns för Kronobergs län och sydöstra Sverige? Enligt den regionala analysen av 1987 års långtidsutredning beräknas den s. k. storstadstillväxten att fortsätta. Utöver storstäderna är det endast vissa s. k. stödjepunkter som beräknas få en tillväxt. Dessa stödjepunkter bedöms få betydelse för spridning av ekonomisk tillväxt och för kompetensutvecklingen. I kompetensutvecklingen får stödjepunkternas högskolor och gymnasieskolor stor betydelse.

Analysen visar också på försämringar i östra Småland och Sjuhäradsbygden. Enligt analysen bedöms alltfler områden i södra Sverige bli problemområden. För att hindra verkningarna av den förutsebara strukturomvandlingen i sydöstra Sverige kan nya former för stimulans av mindre och medelstora företag behöva aktualiseras.

Långtidsutredningen talar om tre regioner i landet. Det är
– snabbväxande regioner

- långsamväxande regioner
- stagnerande regioner.

Mot. 1988/89
T230

I den sistnämnda ingår såväl Kronobergs, Kalmar som Blekinge län. De framtida regionalpolitiska problemen drabbar således en stor region i sydöstra Sverige.

Det är därför viktigt att vi till länet/regionen får sådana resurser att länet/regionen inte behöver bli ett kommande krisområde. Enligt vår mening finns det all anledning att ta ovannämnda larmrapport på allvar. För att motverka en negativ utveckling i Kronobergs län/sydöstra Sverige krävs det därför redan nu omfattande satsningar på den s. k. infrastrukturen i detta område. Vi vill för vår del särskilt peka på betydelsen av satsningar på kommunikationerna. Särskilt angeläget är det med en upprustning av befintliga vägar och järnvägar.

Vägar

För Kronobergs län och även för stora delar av sydöstra Sverige, däribland området "Östra Småland", fyller riksväg 23 en viktig funktion. Betydelsen av riksväg 23 som en interregional förbindelse inom södra Sverige har länge betonats. Genom denna förbindelse knyts de centrala delarna av småländska inlandet, norra delarna av Kalmar län och även betydande delar norr därom samman med de centrala delarna av Skåne såsom Malmö-Lund-regionen, Hässlehoms- och Kristianstadsområdena.

Skåne är också av stor betydelse för södra Sveriges handel med utlandet eftersom en mycket stor del av denna passerar via dess hamnar. Då exporten och även importen tenderar att öka är det ytterst angeläget att dessa transporter, som ofta är hårt tidspressade, underlättas så långt som möjligt. Detta kan bl. a. ske genom en upprustning av vägförbindelserna.

För Kronobergs län har det känts angeläget att i olika sammanhang peka på denna riksvägs viktiga funktion som huvudförbindelse mellan de nämnda delarna av landet och behovet av en snar upprustning av denna led.

Malmö-Lundregionen är på många områden, såsom exempelvis högteknologisk utveckling, högre utbildning och forskning samt avancerad sjukvård (regionsjukvård) centrum för södra Sverige. Det är av största betydelse att Kronobergs län kan ha goda förbindelser med Malmö-Lundregionen. Den service och de tjänster som finns där bör komma alla invånare i regionen till godo oberoende av var man är bosatt.

Kronobergs län och områdena norr därom bildar dels i flera verksamheter en gemensam region med Skåne, dels ett uppland för många skånska företag inom industri och handel. Ett mycket stort utbyte av varor, tjänster och personliga kontakter äger rum i båda riktningarna. De mycket omfattande kontakterna inom olika delar av näringslivet i Småland och Skåne medför att både transportintensiteten och transportvolymen blir mycket hög. Från fördelningssynpunkt är det angeläget att detta utbyte av varor och tjänster kan ske på vägar som har lika god standard som de på andra håll i landet.

Riksväg 23 bör därför på sikt byggas ut så att den erhåller Europaväg-standard.

I detta sammanhang vill vi peka på ett annat problem med länets vägnät, nämligen bristen på medel att förbättra småvägar. Dessa utsätts för mycket hårt slitage av de tunga transporter som förekommer. Det gäller främst virkestransporter till sågverk och massafabriker i och utanför länet. Kronobergs län är i allra högsta grad ett skogslän och borde, enligt vårt förmenande, också klassas som ett sådant. Det skulle innebära att länet kunde komma i åtnjutande av det särskilda anslag som finns för bärighetsupprustning av de allmänna vägarna.

Vi föreslår att Kronobergs län i fortsättningen skall klassas som ett skogslän och få del av det föreslagna anslaget på 622 milj. kr. för bärighetshöjande åtgärder.

Järnvägar

Järnvägstrafiken mellan Kalmar/Karlskrona och Göteborg på den s.k. kust-till-kustbanan är viktig för Kronobergs län. Längs banan finns 16 kommuner med sammanlagt en miljon invånare. För områdets utveckling är det viktigt att ha goda gods- och persontransportmöjligheter. Många företag har järnvägen som bas för sina transporter.

Banan är inte bara viktig förbindelse mellan Sydöstsverige och västkusten. Den är också en viktig länk ut i det övriga järnvägsnätet, inte minst genom anslutningarna i Alvesta, Borås, Värnamo och Karlskrona. Företagen behöver för sin framtida konkurrenskraft ett bra transportsystem med säkra leveranser, "just-in-time".

Sydöst- och Västsverige hör till de mest försurningsdrabbade delarna av landet. Genom att föra över mera transporter till järnväg kan de försurande utsläppen minskas.

Befintligt utredningsmaterial visar, att med ett förbättrat underhåll och investeringar till rimliga kostnader i t. ex. spårupprustningar, kan restiden från kust till kust minskas med 30 minuter inom den närmaste femårsperioden. Med modernare vagnmaterial kan restiden pressas ytterligare med 20 minuter. Restiden blir därmed under fyra timmar, jämfört med nuvarande ca. fem timmar och transportrådets bussalternativ på ca sex timmar.

Det är därför med stor tillfredsställelse som vi kan konstatera att de investeringar som planerats väster om Alvesta har tidigarelagts. Vi är också glada över att kust-till-kust-banan ingår i den basbeställning på långsiktigt bestående trafik som Transportrådet nu har gjort.

Däremot vill vi erinra om det trängande behovet av investeringar i banan öster om Alvesta. Särskilt angelägna är förbättringar mellan Kalmar och Emmaboda. Här är spåren i ett så dåligt skick att tågen måste gå med reducerad hastighet. Om den utvecklingen får fortsätta kommer trafiken att bli lidande, de stora godstransportörerna att välja vägalternativet och passagerarantalet att gå ner. Därför är det angeläget att förbättringsarbetet snarast kommer igång även på denna sträcka. Detta bör ges regeringen till känna.

En annan fråga av betydelse för trafiken på kust-till-kust-banan är de statsbidragsbestämmelser som enligt budgetpropositionen skall gälla för viss järnvägstrafik. Statsbidrag utgår till trafikhuvudmännen, om dessa bedriver trafik på länsvägstrafik men inte om de gör det på stomjärnvägar. Denna särbehandling av länstrafik på stomjärnvägar drabbar sträckan Alvesta – Växjö. Det är svårt att förstå varför det skall vara så. Vi föreslår att denna särbehandling elimineras samt att de eventuella merkostnader som detta kan innebära täcks av andra i budgetpropositionen upptagna anslag till transportrådet.

Hemställan

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av att riksväg 23 byggs ut till Europavägstandard,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Kronobergs läns möjligheter att få del av anslaget för bärighetshöjande åtgärder,
3. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om behovet av investeringar i järnvägen Göteborg – Kalmar/Karlskrona,
4. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om särbehandling av länstrafik på stomjärnvägar.

Stockholm den 24 januari 1989

Ulla Johansson (s)

Kjell Nilsson (s)

Lars Hedfors (s)