

Motion till riksdagen

1988/89:T534

av Hans Gustafsson m.fl. (s, m, c, vpk)

Blekinge kustbana

Under våren 1988 fattade riksdagen beslut med anledning av regeringens proposition (1987/88:50) "Trafikpolitiken inför 90-talet".

I enlighet med propositionen och trafikutskottets betänkande beslutade riksdagen bl. a.

att investeringsplaneringen av infrastrukturen skulle få en samhällsekonomisk inriktning,

att järnvägsnätet skulle delas upp i ett nät av stomjärnvägar och länsjärnvägar samt

att staten skulle köpa sådan interregional persontrafik på stornätet som är regionalpolitiskt önskvärd men som inte kommer till stånd på företagsekonomiska grunder.

I propositionen föreslogs vilka bandelar som skulle ingå i stornätet. Enligt förslaget skulle bl. a. Blekinge kustbana (Karlskrona — Kristianstad) med en banlängd av 125 km ingå i stornätet. SJ och staten skulle därmed ta ansvar för trafiken på kustbanan. Riksdagen biföll propositionen.

Genom Blekinge kustbanans införlivning i stornätet syntes alltså kustbanan äntligen kunna få den upprustning och trafikföring som varit försummad i årtionden. Självfallet var tillfredsställelsen stor i Blekinge över att staten nu var beredd att ta det ansvar för kustbanan som borde ha skett långt tidigare.

Det är mot denna bakgrund inte att förvåna, att vreden och förvåningen var stor i alla läger av länets befolkning när det framkom att transportrådet och SJ, endast några månader efter riksdagens beslut, förhandlade om en omklassificering av kustbanan från stomjärnväg till länsjärnväg.

I det slutliga förhandlingsprotokollet mellan transportrådet och SJ har en s. k. rådrumsbeställning på begränsad persontrafik förutsatts under ett år fr. o. m. den 28 maj 1989. Överenskommelsen innebär vidare förslag om att kustbanan därefter utgår ur stornätet. Det är självfallet att en klassificering av en bandel inte kan gälla för evigt. Men det är både ologiskt och oriktigt att göra en omprövning endast några månader efter att riksdagen fattas beslut i ärendet, då dessutom inget nytt beslutsunderlag framtagits.

I januari 1988 redovisade länsstyrelsen utredningen Blekinge kustbana, i vilken bl. a. de ekonomiska och tekniska förutsättningarna för fortsatt järnvägstrafik beskrevs. Detta utredningsarbete har sedan fortsatt och kommer att redovisas inom kort i en utredning kallad "Blekingevision — transporter och samhällsfunktion". Utredningen visar bl. a. att stora samhällsekonomiska vinster skulle uppnås om en ordentlig upprustning av Blekinge kustbana genomförs.

Som framgår av till motionen fogad karta är järnvägstrafiken mycket svagt utvecklad i sydöstra Sverige jämfört med övriga delar av södra och mellersta Sverige. Dessutom är tillgängligheten dålig till knutpunkterna på stambanan, bl. a. Hässleholm och Alvesta. Förbättrade kommunikationer är därför en av de viktigaste åtgärderna för att få till stånd en långsiktig regional utveckling i sydöstra Sverige.

Förutsättningarna för ett kraftigt ökat resande på Blekinge kustbana är gynnsamma då befolkningstätheten längs kustbanan är mycket stor. Näst storstadslänen har Blekinge den största befolkningstätheten i landet. Befolkningsunderlaget längs Blekinge kustbana motsvarar per bankilometer ungefär 80 % av det underlag som beräknats i utredningarna om Svealandsbanan och Mäljarbanan.

Efter decennier av sysselsättnings- och befolkningsminskning i Blekinge har äntligen en förbättring kunnat skönjas. Av stor betydelse i detta sammanhang är etablerandet av högskola, lokaliseringen av boverket och kustbevakningen samt kommunernas energiska åtgärder.

Blekinges karaktär av ett län vid sidan om allfarvägarna skulle förstärkas om järnvägsförbindelserna till stambanan i Hässleholm och till Lund/Malmöregionen utvecklades. De satsningar som gjorts av regionalpolitiska skäl skulle ges mindre förutsättningar att lyckas om kommunikationerna försämrats. Ett oavvisligt krav för länets framtid är därför effektiva och väl fungerande tågförbindelser till bl. a. Lund/Malmöregionen, där region sjukhus, universitet och ett vidgat kulturutbud finns samt där företagskontakterna är omfattande. En eventuell fast förbindelse över Öresund förstärker givetvis detta behov.

Under årtionden har kustbanan i SJ:s regi utarmats. Detsamma gäller tågmaterielet. Restiderna har förlängts och servicen försämrats. Det går icke att i nuvarande situation åstadkomma en attraktiv persontrafik på banan. Det är också orimligt och omöjligt för länet att ta ansvar för vad som hittills försummats och överta trafiken i trafikhuvudmannens regi.

De resultat och slutsatser som framkommit i länsstyrelsens transportvisionsarbete måste beaktas vid ställningstagande om järnvägens framtid. Likaså bör regionalpolitiska kommitténs förslag avvaktas innan vidare ställning tas i frågan.

Hemställan

Mot. 1988/89
T534

Med hänvisning till det ovan anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om att någon omklassificering av Blekinge kustbana icke får ske förrän banan rustats upp till modern standard.

Stockholm den 24 januari 1989

Hans Gustafsson (s)

Karl-Gösta Svenson (m)

Yvonne Sandberg-Fries (s)

Sven-Olof Pettersson (c)

Christer Skoog (s)

Börje Nilsson (s)

Bertil Måbrink (vpk)

Jan Björkman (s)

Kjell Nilsson (s)



