

Motion

1982/83:613

Stig Josefson m. fl.

Järnvägstrafiken Malmö-Sjöbo

Inför de allt dyrare transportkostnader som vi har att emotse, måste vi nu så snabbt som möjligt bygga ut de kollektiva och billigare färdmedlen. Järnvägstransporter är ett sådant alternativ.

En järnvägslinje som åter kan bli en vital kommunikationsled i det tätbefolkade sydvästra Skåne är den som går mellan Malmö-Staffanstorp-Dalby-Veberöd-Sjöbo och Tomelilla. Järnvägen användes nu för godstrafik mellan Malmö och de först nämnda orterna. Den upprätthålls även av strategiska skäl som tung trafikförbindelse till regementet i Revinge.

Från Malmö till exempelvis Staffanstorp går i dag en ganska tung godstrafik, varför denna del av banan är av godtagbar standard.

Enligt SJ:s kalkyler skulle en viss upprustning krävas av banan. Framför allt gäller detta de bandelar som saknat trafik under senare år. Nedanstående kalkyler är hämtade ur ett yttrande av länsstyrelsen i Malmöhus län:

Staffanstorp-Dalby	806 000 kr.
Dalby-Önneslöv	460 000 --"
Önneslöv-Veberöd	1 294 000 --"
Veberöd-Sjöbo	1 338 000 --"
Summa kr.	3 898 000

Detta är den sträcka av järnvägen som tidigare i interpellation och i motioner ansetts böra bli föremål för upprustning och trafik. Vill man fortsätta till Tomelilla – det finns starka trafikskäl även för det – beräknas upprustningskostnaden till ytterligare ca 1,5 milj. kr.

I interpellationssvar från år 1979 angav dåvarande kommunikationsministern kostnaden för upprustningen till 50 milj. kr. I den beräkningen låg då också en elektrifiering av den aktuella linjen.

Detta kan givetvis vara en målsättning för framtiden, men behöver enligt min mening inte aktualiseras nu. Kostnaderna blir då i ett begynnelseskede ganska blygsamma. Även om man jämför den högre kostnaden för elektrifiering med vad en ny fyrfilig väg kostar, framstår det hela ändå som en mycket blygsam kostnad.

Senare tiders trafikutveckling

Ett belysande exempel på kollektivtrafikens uppsving under senare år kan vi hämta från lokaltrafiken Malmö–Lund. År 1978 hade SJ planer på att lägga ner denna trafik. Under det året hade sträckan en resandefrekvens av endast 970 personer per vecka. Men kommunerna engagerade sig för att trafiken skulle upprätthållas. Redan 1979 hade resandeantalet ökat till 3 000 personer per vecka eller med över 300 %. Sedan 1979 har kollektivtrafiken fått en än större betydelse, och den utvecklingen kan förmodas fortsätta.

Trafikunderlaget har ökat längs linjen Malmö–Sjöbo

Under 1960-talet, då den successiva indragningen av trafiken skedde, var resandefrekvensen i avtagande. Befolkningsunderlaget var också mycket mindre än nu. Särskilt i tätorterna längs banan var folkmängden knappast mer än hälften av 1980 års folkmängd. Tätorterna är fortfarande i tillväxt och har nu en folkmängd på närmare 37 000 personer. Särskilt Staffanstorps, Dalby och Veberöd har ökat kraftigt.

Länsstyrelsen i Malmöhus län har i begärt yttrande till kommunikationsdepartementet över det framtida utnyttjandet av bl. a. denna järnvägslinje för godstrafik gjort en mycket intressant utredning om banan och dess regionalpolitiska betydelse. I det regionalpolitiska avsnittet anføres bl. a.:

För att kunna minska behovet av långväga pendling och motverka den stora obalansen i tillgång på arbetstillfällen mellan olika länsdelar krävs bl. a. att åtgärder sätts in för en långsiktig uppbyggnad av näringslivet i de inre och sydöstra delarna av länet.

Länet utgörs till mycket stor del av värdefull jordbruksmark, vilket ställer särskilda krav på planeringen av utbyggnaden i länet av bl. a. bostäder och verksamheter. De från jordbrukets synpunkt mest värdefulla jordarna återfinns i ett band längs den västra och södra kusten. Den allmänna regionalpolitiska målsättningen om en jämnare fördelning av bebyggelsen i länet ger således en god samstämmighet med målet för markhushållning att bevara den mest brukningsvärda jordbruksmarken. För att realisera länsstyrelsens långsiktiga regionalpolitiska målsättningar är det således från både regionalpolitisk och markhushållningssynpunkt angeläget att förutsättningar snarast skapas för insatser på en långsiktig uppbyggnad av näringslivet i de inre och sydöstra delarna av länet.

Därför är det angeläget att den kollektiva trafiken från dessa områden till Malmö och Lund förstärkes och anpassas till kraven på arbetsresor.

Om godstrafiken skriver länsstyrelsen: "Under senaste åren har dock kostnadsökningen för transporter med lastbil varit brantare än för järnvägs-transporter. Därmed har intresset från näringslivets sida för järnvägstransporter ökat."

Länsstyrelsen har sedan via förfrågningar hos en mängd företag utmed linjen med direkta uppgifter kunnat verifiera deras intresse för att använda sig av godstransporter per järnväg.

Persontrafiken

Om persontrafiken, som också berörs i länsstyrelsens yttrande, har dels gjorts en undersökning av pendlingsfrekvensen till Malmö och orterna däremellan, vilket framgår av denna uppställning:

Pendling mellan tätorter 1975 – avser förvärvsarb.
(20-v tim) per vecka

Till	Från— Malmö	Staffans- torp	Dalby	Veberöd	Sjöbo	Tome- lilla	Simris- hamn
Malmö	—	1 814	266	270	106	27	19
Staffanstorp	308	—	42	31	8	—	—
Dalby	55	28	—	33	25	2	—
Veberöd	17	7	9	—	12	2	—
Sjöbo	28	—	7	14	—	36	1
Tomelilla	15	—	—	—	20	—	—
Simrishamn	8	—	—	—	—	31	—

Som ett resultat av denna undersökning säger länsstyrelsen att det åter bör bli motiverat att sätta in persontåg på den aktuella linjen. Vidare har även SJ till denna undersökning anfört att godstrafiken bör efter upprustning kunna framföras med en hastighet av 70 km/tim. För att kunna framföra persontåg med en hastighet av 90 km/tim krävs emellertid att man minskar sliperavståndet i rälsen.

Sysselsättningen

Sysselsättningstillfällena har minskat starkt i länet, varför en upprustning av här berörda bandelar skulle hälsas som ett välkommet tillfälle till arbete. Berörda kommuner, företag och många invånare är säkerligen mycket intresserade av att trafiken återupprättas på denna järnväg.

Malmös infartstrafik

Järnvägstrafiken minskar Malmös "infartsproblem". Vid högtrafik exempelvis under morgontimmarna förekommer trafikstockningar vid väginfarterna österifrån till Malmö. Även om dessa nu till en del åtgärdas, skulle ytterligare förbättring uppstå om inpendlare också använde järnvägen i stället för att belasta väginfarterna. Med tåget kommer man på ett smidigt sätt till centrum eller dess närhet och kan därefter använda stadens interna kommunikationsnät. I detta sammanhang vill vi hänvisa till vad vi anför i en särskild motion angående prioritering av anslag till vägar, vilken motion som exempel tar upp frågan kring den planerade motortrafikleden Malmö-Dalby.

Hemställan

Med stöd av det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad som i motionen anförts om åtgärder för att åter starta persontrafik och även utökad godstrafik längs järnvägslinjen Malmö-Sjöbo.

Stockholm den 18 januari 1983

STIG JOSEFSON (c)

SIGVARD PERSSON (c)

ULLA TILLANDER (c)

BERTIL FISKESJÖ (c)