

Motion till riksdagen

1989/90:T529

av Sven-Olof Petersson (c)

Järnvägen 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 arbete som bedrivs i Blekinge län för att utveckla och förstärka länet.

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 fått en egen högskola liksom Kustbevakningsverket och Boverket lokaliserat till Karlskrona understryker ytterligare behovet av bl a en väl fungerande kollektivtrafik.

En av de järnvägar som har stor betydelse för länets framtida utveckling är den s.k. kust-till-kustbanan.

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 Sydostsverige fyller banan även en viktig funktion för kontakterna med de tre sydostlänen, Blekinge, Kalmar och Kronoberg. Detta gäller då inte minst kontakterna mellan deras residensstäder. Banan är också 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.

Ett mått på en järnvägs tekniska standard är den genomsnittliga körhastigheten. Banan passerar på sin väg från kust till kust starkt varierande terrängavschnitt och därmed varierar den genomsnittliga hastigheten för olika avsnitt.

En del av banan inom Blekinge län, sträckan Holmsjö–Karlskrona, tillhör en av de sämre. Då nu planer finns att på försök på nytt låta tåget stanna i Holmsjö så är det ytterst angeläget att denna bandel får en kraftig upprustning. Avsikten med detta försök är bl.a. att underlätta pendlandet för arbetsresor o.dyl. mellan den norra delen av Karlskrona och Emmaboda. Skall då järnvägen vara ett fullgott alternativ krävs det att restiden är konkurrenskraftig gentemot i första hand personbilstrafik. Ett ökat resande med järnvägen skulle dessutom innebära att belastningen på landsvägarna skulle kunna minska med positiva effekter för såväl trafiksäkerhet som miljö.

Det är viktigt att antalet tåg med direktvagnar från och till Karlskrona mot

Göteborg och Stockholm ökar. F.n. är det endast en tur per dag som erbjuder denna möjlighet. Att som nu, i majoriteten av fallen, tvingas till tågbyte är orimligt. Dagens resenärer har behov av att färdas bekvämt och direktvagnar är då ett viktigt krav! De vagnar som nu trafikerar banan, s.k. Y:1-or, måste därför omgående ersättas. Detta är också viktigt ur miljösynpunkt. Emedan banan är elektrifierad skall självklart detta utnyttjas. De nuvarande dieseldrivna motorvagnarna bidrar till att öka belastningen på miljön.

Mot. 1989/90
T529

Hemställan

Med hänvisning till det anförda 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 22 januari 1990

Sven-Olof Petersson (c)