



Mot.
1989/90
T544–550

Motion till riksdagen

1989/90:T544

av Lars Werner m.fl. (vpk)

Upprustning av Blekinge kustbana

Blekinge kustbana skulle kunna få stor betydelse för Blekinges utveckling eftersom järnvägen förbinder länet med landsdelscentrum Lund/Malmö. Trafiken på kustbanan har tyvärr under de senaste åren kraftigt försämrats. Fr.o.m. våren 1988 sattes dieseldrivna motorvagnar (Y1:or) i trafik på banan. Detta medförde, förutom försämrad komfort, att byte måste göras i Kristianstad på samtliga turer. Därutöver kom tågbyte i Hässleholm. Våren 1989 ställdes resenärerna till/från Blekinge utan sovvagnsförbindelse då sovvagnstrafiken drogs in. Denna utveckling har ägt rum i ett skede när statsmakterna anser den regionala utvecklingen i Blekinge vara djupt oroande.

I den uppgörelse 1987/88 mellan regeringen och vpk, som rörde vissa bestämda delar av trafikpolitiken, utgjorde Blekinge kustbana ett viktigt avsnitt. En del i det riksdagsbeslutet var att staten via Transportrådet skulle trygga sådan interregional persontrafik som inte kan upprätthållas på affärs-mässiga grunder, men som har en klar regionalpolitisk betydelse. Det "Blekingepaket" som regeringen presenterade i november 1989 gav inte det positiva besked som blekingarna väntat sig nämligen pengar till en rejäl upprustning av kustbanan. På grund av osäkerheten om den framtida trafiken efter juni 1990 har Blekinge länstrafiks styrelse och länsstyrelsens styrelse i dec. 1989 beslutat hemställa hos regeringen om att kustbanan överförs från stomnätet till länsjärnväg. Politikerna i länet var inte eniga.

Kustbanan kännetecknas idag, utöver vad som ovan beskrivits i försämringar, av dålig linjeföring och under senare år av allt sämre rullande material vilket har lett till att restiden till Malmö/Lund från Karlskrona har förlängts och blivit 3 1/2 tim. lång. På ungefär halva banan är den högsta tillåtna hastigheten för persontrafik 90 km/tim. Om uppehåll på stationer tas med i beräkningarna blir genomsnittshastigheten endast 65 km/tim.

1987 tillsattes av länsstyrelsen en arbetsgrupp som skulle utreda kustbanans "nuläge och utvecklingsmöjligheter med tonvikt på banans regional-ekonomiska och miljömässiga effekter". Bl. a. följande anfördes:

Regionalekonomiska effekter. En väl utbyggd infrastruktur är en av de viktigaste faktorerna för att åstadkomma en långsiktigt, positiv regional utveckling. Goda järnvägsförbindelser är en viktig del av detta.

Miljöeffekter. Drygt 70% av kväveoxidutsläppen kommer från trafiken. Bilarna svarar för en betydande del härav. En målsättning i trafikpolitiken

måste vara att överföra gods- och persontransporter till järnvägen. Det talar för att järnvägen görs till ett attraktivt och tillgängligt alternativ. Ur miljösynpunkt bör en elektrifiering komma till stånd. Järnvägarna måste bli en viktig del i svensk miljöstrategi.

Utredningen om kustbanan presenterade fyra olika alternativ, allt ifrån ett s. k. snabbtågsalternativ till en upprustning utan elektrifiering. Utredningen föreslog som mål för järnvägstrafiken på kustbanan att varannantimmestrafik skall finnas, att res tiden från Karlskrona till Malmö skall vara högst 2 timmar och 45 minuter, att modernt tågmateriel sätts in, att sovvagnstrafiken upprätthålls samt att tidtabell, planering och service får en godtagbar utformning.

Våren 1988 fattade riksdagen beslut om att Blekinge kustbana i fortsättningen skulle tillhöra stomnätet.

Den s. k. "Blekingevisionen", en utredning som länsstyrelsen lät trafikforskaren Stellan Lundberg färdigställa under 1989, pekar på att en rejäl upprustning av kustbanan för en halv miljard kronor skulle få gynnsamma effekter för länets utveckling. Det finns, säger Lundberg, en potential i den för länet lägre sysselsättningsgraden än vad riket i övrigt har. Kan man få upp den i nivå med riksgenomsnittet skulle det ge en samhällsekonomisk vinst på 5-10 miljarder kronor under en 20-årsperiod. Goda kommunikationer är en förutsättning för regional utveckling, näringslivets utveckling, för ökad tillgänglighet för studerande, handikappade och billösa hushåll. Bra kommunikationer gör det möjligt att pendla i stället för att flytta folk.

Blekingevisionen har också ett längre perspektiv. Om utvecklingen av förnyelse och öppenhet fortsätter i Östeuropa har Blekinge förutsättningar att bli en knutpunkt för handel och kontakter med övriga östersjöstater.

Den regionala ekonomin i Blekinge har länge präglats av brist på arbete och svag och vikande serviceförsörjning. De senaste tolv åren har länets folkmängd minskat. Utflyttningen har framför allt gällt ungdomar. Med detta har följt allvarliga strukturförändringar i befolkningsammansättningen med långsiktiga, negativa återverkningar.

Regionpolitiska kommitténs betänkande (SOU 1989:55) "Fungerande regioner i samspel" utpekar sydöstra Sverige som en av tre svårt eftersatta regioner. Kommittén föreslår att 400 miljoner kronor satsas på en upprustning av Blekinge kustbana.

Vpk anser att insatser för infrastrukturen är av avgörande betydelse för den regionala utvecklingen. Vi anser dessutom att regeringen har vissa uppfyllda förpliktelser gentemot Blekinge efter den uppgörelse som regeringen och vpk gjorde kring den 25-öriga bensinskattehöjningen 1988. En upprustning av Blekinge kustbana bör omedelbart starta och fullföljas de närmaste åren. Vi föreslår att 200 miljoner kronor anslås för budgetåret 1990/91.

Hemställan

Med hänvisning till den ovan anförda hemställs

1. att riksdagen beslutar anvisa erforderliga medel för en upprustning av Blekinge kustbana till den standard som anges i "Blekingevisionen".

2. att riksdagen för budgetåret 1990/91 anslår 200 000 000 kronor till upprustningen av Blekinge kustbana.

Mot. 1989/90
T544

Stockholm den 19 januari 1990

Lars Werner (vpk)

Berith Eriksson (vpk)

Bo Hammar (vpk)

Ylva Johansson (vpk)

Viola Claesson (vpk)

Lars-Ove Hagberg (vpk)

Margó Ingvardsson (vpk)

Bertil Måbrink (vpk)