

Motion till riksdagen

1989/90:T559

av Sven-Olof Petersson (c)

Blekinge kustbana

Möjligheterna till goda järnvägsförbindelser är av stor och vital betydelse för olika regioners utvecklingsmöjligheter. Detta gäller givetvis också Blekinge län. Fyra av länets fem kommuner sammanbinds med Kristianstad, Hässleholm och Lund/Malmö-regionen av järnvägslinjen Blekinge kustbana.

Banan har under många år varit försummad vad gäller underhåll och förbättringar och även vagnmaterialets sammansättning och standardnivå har varit eftersatt. Dock gjordes det i början av 80-talet en viss upprustning av del av sträckan men denna satsning har inte fullföljts. Våren 1988 beslutade riksdagen att denna aktuella bana skulle ingå som en del av stomnätet. Det beslutades vidare bl. a. att investeringsplanen av infrastrukturen skulle få en samhällsekonomisk inriktning och att staten skulle köpa sådan interregional persontrafik på stomnätet som är regionalpolitiskt önskvärd men som inte kommer till stånd på företagsekonomiska grunder.

Från Blekinges sida står man enig om kustbanans betydelse för den regionala utvecklingen. Vidare har länsstyrelsen föreslagit lämplig etappindelning av de behövliga investeringarna. Regionalpolitiska kommittén har i sitt betänkande SOU 1989:55 också insett vikten av denna banas betydelse och föreslagit en kraftfull investering i banan.

Tyvänn tvingas vi dock konstatera att transportrådet inte medverkat till upphandling av tågtrafik på kustbanan i tågplan 90. Detta har medfört att man har riskerat att tågtrafiken på banan skulle komma att upphöra från halvårsskiftet 1990. Om detta skulle bli verklighet skulle det innebära ett uppenbart hot mot och hinder för den regionala utvecklingen i Blekinge och angränsande regioner. Länsstyrelsen har således tvingats att begära att järnvägssträckan Karlskrona–Kristianstad omklassificeras till länsjärnväg. Med detta ställningstagande tar länet sitt ansvar för möjligheterna till persontrafik på banan och det är mycket beklagligt att riksdagens beslut från 1988 om att banan skulle ingå i stomjärnvägsnätet inte blivit av längre varaktighet. Olika myndigheters agerande och beslut tycks i detta fall stå tvärs emot riksdagens mening.

Om trafiken i framtiden skall kunna bli det verkliga alternativ som man från länets sida önskar är det utomordentligt viktigt att staten tillser att medel tas fram för banans angelägna upprustning.

Ett årligt driftsbidrag om 20 milj kr per år under en femtonårsperiod bör därför utgå till länet och 150 milj kr tillföras länet utöver gällande anslag för

länstrafikanläggningar. Likaså är det viktigt att det förslag som 1987 års regionalpolitiska kommitté givit om investeringsbehov av 400 milj kr förutom de ovan angivna blir förverkligat. Vidare är det angeläget att kraftfullt understryka vikten av att det tågmaterial som skall ingå i avtalet mellan transportrådet och länstrafikbolaget är av högsta och bästa standard.

Blekinge är f.n. i avsaknad av sovvagnsförbindelser. Detta medför att många resenärer väljer annat transportalternativ. Det bör understrykas vikten av fullgoda sovvagnsförbindelser till och från länet i synnerhet som det under senare tid etablerats såväl högskola som utlokalisering av statlig verksamhet till länet.

Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om Blekinge kustbana och dess framtida utveckling.

Stockholm den 25 januari 1990

Sven-Olof Petersson (c)

Mot. 1989/90
T559