

## Motion

1978/79: 2385

av Bertil Johansson m. fl.

med anledning av propositionen 1978/79: 99 om en ny trafikpolitik

Kommunikationerna har en avgörande betydelse för ett läns och en regions utveckling. Järnvägarna fungerar som pulsådor för befolkning och näringsliv, även om landsvägstrafiken under senare år tagit över andelar av såväl person- som godstrafik. Järnvägen intar en strategisk roll inom regionalpolitiken. Därför är det nödvändigt även fortsättningsvis att trafiksvaga bandelar upprätthålls och att staten påtar sig ett ekonomiskt ansvar. Det är viktigt att såväl gods- som persontrafik behandlas på samma sätt. De järnvägsnedläggningar som har förekommit under senare år har medverkat till sämre trafikförsörjning för många människor.

Det har, som vi ser det, rått en ganska bred politisk enighet om att man nu måste gå fram med allra största försiktighet när det gäller att ytterligare beskära järnvägsnätet. Därför finner vi det anmärkningsvärt att enligt propositionen 1978/79: 99 det beträffande så många delar av det trafiksvaga bannätet skall prövas huruvida fortsatt persontrafik skall kunna ske. Visserligen låter man kommuner och landsting få ett avgörande över vilka bandelar inom räjongen som skall läggas ner, men även om statlig kompensation för ersättningstrafik delvis kommer att erhållas blir det dock de regionala myndigheterna som får bära en stor del av kostnaderna.

Kronobergs län berörs av två aviserade järnvägsnedläggelser enligt propositionen 1978/79: 99. De bandelar som avses är Nässjö—Nybro och Växjö—Hultsfred med förlängning till Västervik. Den förstnämnda bandelen korsar Kronobergs län i dess nordöstra hörn. Den har för flertalet länsbor inte en avgörande betydelse ur kommunikationssynpunkt. Men för Småland i sin helhet har den en avgörande betydelse då den för alla tre Smålandslänen ger möjlighet att ha en kommunikationsled på tvären över landskapet. Bandelen har normal spårvidd.

Bandelen Växjö—Hultsfred sträcker sig genom Växjö och Uppvidinge kommuner i nordöstlig riktning. Resandefrekvensen har på senare år av olika skäl blivit svagare, men fortfarande är denna bandel det enda kollektiva kommunikationsmedlet för många människor. Det kan också sägas att vid veckosluten, och vid ändstationen Växjö, rälsbussen ofta är fullsatt. Uppvidinge kommun, som tillhör den s. k. grå zonen, har ständiga sysselsättningsproblem, varför extraordinära åtgärder behövs för att få en tillfredsställande sysselsättning i denna kommun. En nedläggning av persontrafiken skulle för denna kommun vara illavarslande. Det är mycket som talar för att om man skulle lägga ner persontrafiken är risken

samtidigt stor att även godstrafiken drabbas negativt — ja, att faktiskt även den blir nedläggningshotad. För industrin utmed denna bandel är den nuvarande transporten på järnväg av betydelse. Som exempel kan nämnas att den tunga industrin vid orterna Rottne och Braås helt förlitar sig till transport på järnväg. Med bandelen Växjö—Hultsfred når man också friluftss- och rekreationsområden.

Med hänvisning till ovanstående hemställs

att riksdagen beslutar avslå proposition 1978/79: 99 i den del som berör prövning om fortsatt persontrafik av bandelarna Växjö—Hultsfred och Nässjö—Nybro.

Stockholm den 28 mars 1979

BERTIL JOHANSSON (c)

ERIK HOVHAMMAR (c)

BENGT FAGERLUND (s)

RUNE B. JOHANSSON (s)

i Ljungby

KJELL NILSSON (s)

RUNE GUSTAVSSON (c)

INGEGÄRD OSKARSSON (c)