

Motion till riksdagen

1987/88:T17

av Agne Hansson m. fl. (c, fp, m, vpk)

om trafikpolitiken inför 1990-talet (prop.
1987/88: 50)

I denna motion föreslås att även turistjärnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik skall omfattas av det i propositionen framförda förslaget om stimulansbidrag från staten i samband med överlåtelse av bandel till turisttrafikändamål.

Propositionen

I proposition 1987/88: 50 angående trafikpolitiken inför 90-talet anför chefen för kommunikationsdepartementet mycket riktigt att vissa länsjärnvägar kan vara av intresse från turistsynpunkt. Som exempel på att det finns ett klart intresse under senare tid av att utveckla turisttrafik på järnväg anges turisttrafikprojektet på den smalspåriga järnvägen mellan Växjö och Västervik. Departementschefen anser vidare att en sådan utveckling är positiv såväl för turismen som för att allmänt stärka intresset för järnvägstrafik. Vi delar denna uppfattning.

Växjö–Hultsfred–Västervik järnvägsaktiebolag – VHVJ

Växjö–Hultsfred–Västervik-järnvägsaktiebolag (VHVJ) bildades för drygt två år sedan för att bevara smalspårsbanan mellan Växjö och Västervik sedan SJ lade ner trafiken i augusti 1984. VHVJ har i dag nära 5 000 aktieägare och ett aktiekapital om drygt två miljoner kr. Varje aktie lyder på 200 kr. Bolaget övertog spår, mark och fastigheter från SJ den 10 juli 1987 efter förhandlingar för 7 250 000 kr. Trafiken startade den 13 juli och var daglig fram till skolstarten och upprätthölls därefter under helger t. o. m. sista september. Dessutom har vissa charter- och specialarrangemang anordnats.

Verksamheten i VHVJ bygger på ett brett engagemang hos allmänheten. Verksamheten bedrivs med hjälp av stora ideella insatser. Viljeinriktning och allvaret i engagemanget kan beskrivas med det faktum att trafiken startade och var i gång endast tre dagar efter det att uppgörelse med SJ om ett övertagande hade träffats.

Problem i starten

Inkörningsperioden har naturligtvis inte varit problemfri. Bolaget har haft många problem emot sig att brottas med. Uppgörelsen med SJ som bygger på helt affärsmässiga grunder drog ut på tiden. Det har medfört att första årets trafiksäsong blev kort och omfattade i verkligheten endast en månad av semesterperioden.

På den korta trafiksäsong som blev möjlig under 1987 hade bolaget ändå ca 8 000 passagerare. Det måste betraktas som ett mycket bra resultat med tanke på alla de svårigheter bolaget haft att brottas med.

Planeringen för 1988 är nu i full gång. Självklart har föreningen en besvärande ekonomisk situation. Belastningen på ekonomin från det första året på grund av de speciella omständigheterna har blivit stora. Mycket av problemen bottnar i utdragna förhandlingar med SJ. Uppgårelsen bygger också helt på marknadsmässiga grunder.

Mot. 1987/88
T17

Betydelse för en framgångsrik järnvägspolitik

Mot bakgrund av vad som nu sägs i propositionen om stimulans till denna typ av samhällsnyttig verksamhet borde frågan övervägas om inte även VHVJ skall omfattas av propositionens förslag. Projektet är unikt. Det är det första i denna omfattning. Därav följer att det på ett alldeles särskilt sätt markerar det breda engagemang och den starka vilja som finns hos många människor för att slå vakt om ett kulturarv och intresset för och tron på våra järnvägar. Inte minst för att bevara tron på vår järnväg och för att kunna förändra attityderna till järnvägsfrågorna i positiv riktning och ge järnvägen i vårt land en renässans har detta projekt en icke oväsentlig betydelse.

Det vi nu anför understryks inte minst av att chefen för kommunikationsdepartementet tar smalspårsbanan Växjö–Västervik som exempel i motiveringen till sitt framlagda förslag. Det är därför av avgörande betydelse för en framtida framgångsrik järnvägspolitik att detta projekt får en så gynnsam utveckling som möjligt.

Samma villkor för VHVJ

Mycket av de svåra problem som VHVJ har att brottas med skulle underlättas om även detta projekt kunde få arbeta under samma villkor från statsmakterna som eventuellt framtida projekt kommer att få göra som departementschefen avser med sitt förslag i propositionen.

Mot den bakgrunden är det rimligt att VHVJ får del av möjligheterna till sänkning av priset för övertagandet av järnvägen från SJ, som beskrivs i propositionen under turistjärnvägar. En sådan lösning skulle klart underlätta och vara helt avgörande för möjligheterna att bevara banan till eftervärlden.

Den aktuella järnvägens regionalpolitiska betydelsen med dess möjlighet att tillföra ett regionalpolitiskt problemområde ökade arbetstillfällen genom en förstärkt turistnäring är också motiv som bör tas in i bedömningen.

Hemställan

Med hänvisning till vad som ovan anförts hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anförts om turistjärnvägar.
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna att även smalspårsbanan Växjö–Västervik skall få omfattas av det stimulans-

bidrag från staten i samband med överlåtelse av bandel till turiständamål Mot. 1987/88
som regeringen föreslår skall kunna utgå. T17

Stockholm den 18 januari 1988

Agne Hansson (c)

Gösta Andersson (c)

Ingrid Hasselström Nyvall (fp)

Viola Claesson (vpk)

Anders G Högmark (m)

Stina Gustavsson (c)

Charlotte Branting (fp)

Nils Berndtson (vpk)