

Motion

1981/82: 596

Sven Henricsson m. fl.

Upprustning av järnvägssträckan Växjö–Västervik

Smalspårsbanan mellan Växjö och Västervik, via Åseda, byggdes under senare delen av 1800-talet i etapper och blev klar i början av 1920-talet. Banan övertogs av staten 1941. I mitten av 1920-talet var 19 stationer bemannade med tågklarerare. I dag återstår fyra bemannade stationer. På Åseda station fanns år 1952 18 anställda – i dag återstår två man.

Järnvägstrafiken kommer tillbaka

Efter 1960-talets nedläggningar och indragningar har järnvägen börjat få medvind. De höjda bensenpriserna och SJ:s lågprissatsning har stimulerat till ökad persontrafik. Sålunda har Åseda station noterat en 60-procentig ökning av antalet sålda biljetter och en ökning av biljettintäkterna med 20 %, trots prissänkningen. En bättre anpassning av tågtiderna till arbets- och skoltider skulle säkert ha markerat den positiva utvecklingen ytterligare. Pendlingsbehov finns för befolkningen i en rad orter utefter banan, som arbetar i en större tätort som t. ex. Växjö. En utbyggd pendeltågstrafik är tänkbar och skulle ge samhällsekonomiska energivinster. Även godstrafiken ställer numera ökade krav på järnvägen. En stor del av Volvo BM:s produkter, bl. a. skogsmaskiner som tillverkas i Braås norr om Växjö, transporteras på järnväg.

Folkopinion för järnvägstrafik

Kommunerna, företagen och folket i de orter som berörs av banan har på senare år allt kraftigare krävt en upprustning. Självfallet skulle exempelvis en breddning till normalspår innebära omfattande arbeten direkt men också en avgörande förbättring av infrastrukturen och därmed stödja en industriell utveckling.

En upprustning av banan till normalspår, eller kanske s. k. treskenspår, innebär emellertid en betydande investeringskostnad och skulle därför kunna ske i en andra etapp. Men vad som är *oundgängligen nödvändigt* är anskaffning av nya motorvagnar för smalspårsdrift, en förbättring av spår läget och servicen till allmänheten.

Slutligen måste nämnas att denna bandel är unik. I mitten av 1950-talet hade SJ 230 mil smalspår. I dag återstår endast bandelen Växjö–Västervik. Många utländska järnvägsförvaltningar har alltså omfattande trafik med

denna spårvidd. Så är exempelvis fallet i Schweiz, där f. ö. mycket bra motorvagnar ombesörjer denna trafik.

Hemställan

Med hänvisning till det här anförda hemställs
att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i
motionen uttalats om upprustning av järnvägen Växjö-Hults-
fred-Västervik.

Stockholm den 20 januari 1982

SVEN HENRICSSON (vpk)

BERTIL MÅBRINK (vpk)

NILS BERNDTSON (vpk)