

Motion till riksdagen 2021/22:1173

av **Magnus Ek (C)**

Stångådals- och Tjustbanan

Förslag till riksdagsbeslut

Riksdagen ställer sig bakom det som anförs i motionen om att se över förutsättningarna att förbättra och utveckla järnvägsförbindelserna mellan Linköping, Västervik och Kalmar och tillkännager detta för regeringen.

Motivering

Både Stångådals- och Tjustbanan är av stor vikt för att binda samman Småland och Östergötland men också för att knyta regionens invånare och företag till stambanan och resten av landet. Deras betydelse för Kalmar och Östergötland och för många kommuner är stor, och behovet av snar upprustning är betydande.

För den framtida utvecklingen av främst Västervik men även Åtvidaberg med omnejd är järnvägen mellan Västervik och Linköping (Tjustbanan) betydelsefull. Banans längd är 116 km, och den har trafikerats utan eldrift i många decennier. Banan är i mycket stort behov av upprustning.

Restiden mellan Västervik och Linköping är idag 1 timme och 44 minuter, om tågen faktiskt går. Inte sällan måste de ersättas med buss, med ökad osäkerhet och restid för pendlare. Med preciserade och delvis utredda upprustningsåtgärder kan banan förbättras och restiden kortas till 1 timme och 24 minuter, detta till en beräknad kostnadsram av 950 miljoner kronor. I ett längre perspektiv kan restiden förkortas till under timmen om bandelen Åtvidaberg–Överum rätas och förnyas. Dessutom bidrar självklart upprustningsåtgärder till att tillförlitligheten och förtroendet för tåget som pendlingsalternativ förbättras.

En bättre järnvägsförbindelse skulle för Västerviks och även Åtvidabergs del möjliggöra arbets- och studiependling och skapa en större och mer robust arbetsmarknad och därmed möjliggöra en nödvändig regionförstoring för regionens framtida utveckling. Därtill uppnås miljöfördelar för både person- och godstrafiken.

Stångådalsbanan mellan Linköping och Kalmar binder på ett liknande sätt samman södra Kalmarbygden med Östergötland och mellersta Sverige. Även den är i behov av

upprustning om banan även i framtiden ska kunna förmedla gods- och persontrafik längs ostkusten. Om inte det sker är det inte tal om att utöka mängden gods som går via järnväg istället för via vägburna transporter, utan snarare om att godstrafiken via järnväg kommer att minska i regionen.

Magnus Ek (C)