

Motion

1980/81: 576

av Ivan Svanström och Gösta Andersson om järnvägslinjerna i Kalmar län

Den kraftiga stegringen av oljepriset och den ökade risken för störningar i leveranserna av olja kräver att vi förbättrar beredskapen på transportområdet. En ökad satsning på kollektivtrafik och då särskilt på järnvägarna ansågs vara angelägen redan med förutvarande förhållanden, och i nuvarande läge är det en tvingande nödvändighet.

I Kalmar län saknas en genomgående järnvägsförbindelse. Tanken på att bygga en ostkustbana Karlskrona–Kalmar–Oskarshamn–Västervik–Norrköping har ansetts vara utopisk. Helt andra beredskapskrav kan göra en ny prövning av detta förslag realistiskt.

Det är nödvändigt att stoppa alla planer på någon ytterligare järnvägsnedläggning, att med kraft slå vakt om de järnvägar vi har samt att upprusta och förbättra dessa. Bättre underhåll och rejäl upprustning av järnvägslinjerna möjliggör snabbare och bekvämare resor. Tåg och rälsbussar måste också förnyas för att öka resandeservicen. Försök med lågprissatsningar har ökat resandefrekvensen, men det är angeläget att den rullande materielen förbättras för att inte skrämja bort resenärerna med trängsel och obekväma reseförhållanden.

Ett återupptagande av persontrafiken på Kalmar–Bergabanan bör planeras, och upprustning av sträckan Hultsfred–Linköping bör ske.

Den smalspåriga järnvägen Västervik–Hultsfred–Växjö bör breddas. Efter en sådan breddning kan direktvagnar Västervik–Kalmar sättas in. Då skulle man äntligen få en järnvägsförbindelse mellan de norra och södra delarna av det långsmala länet.

Turtätheten måste öka, och vissa turer kan göra flera uppehåll än andra för att få större åtkomlighet och snabbare förbindelser. Möjlighet till bilparkering bör ordnas där sådan ej finns vid järnvägsstationerna.

Snabbare tåglägenheter kan efter upprustningen uppnås på alla länets järnvägar, såsom Kalmar–Alvesta, Kalmar–Hultsfred–Linköping och Kalmar–Hultsfred–Västervik.

För att genomföra den i motionen skissade förbättringen av järnvägarna i Kalmar och angränsande län krävs givetvis betydande belopp. Även om dessa arbeten väl lämpar sig som beredskapsarbeten, och man kan förutsetta att sådana även i nuvarande statsfinansiella situation måste inrättas, avses inte att begära ett omedelbart anslag, utan avsikten är att aktualisera behovet på sikt av att upprusta Kalmar läns järnvägar. Riksdagen bör dock redan nu uttala att planering så snart som möjligt verkställs, varvid en tidsplan också kan upprättas.

Såsom i annan motion framhållits ter det sig helt orimligt att inte bandelen Västervik–Bjärka Säby tillhör riksnätet. Att en av Kalmar länns tre kuststäder saknar direkt anknytning till riksnätet är helt oförståeligt, helst som bandelen Åtvidaberg–Västervik breddades så sent som på 1960-talet och har en mycket god standard.

Med stöd av det anförda hemställs

att riksdagen vid behandling av järnvägsfrågorna enligt bilaga 9 i budgetpropositionen som en målsättning för upprustningen av järnvägarna i Kalmar län uttalar

1. att bandelen Bjärka Säby–Västervik inordnas i riksnätet
2. att linjen Västervik–Hultsfred–Växjö breddas
3. att persontrafik återupptas på linjen Kalmar–Berga
4. att järnvägslinjerna upprustas
5. att den rullande materielen förnyas.

Stockholm den 21 januari 1981

IVAN SVANSTROM (c)

GOSTA ANDERSSON (c)