

# Motion till riksdagen

1988/89:T526

av Ingrid Hasselström Nyvall och Charlotte Branting  
(båda fp)

Järnvägssträckan Göteborg–Kalmar/Karlskrona  
m.m.

---

Man brukar säga att det är lätt att åka tåg på längden i Sverige men svårt på tvären utom vad gäller linjen Stockholm – Göteborg, de enda lönsamma 50 milen enligt SJ:s generaldirektör.

Linjen tvärs över Sydsverige, kust till kust-banan Kalmar/Karlskrona–Göteborg, ingår i den grupp för vilken SJ och transportrådet träffat ett avtal om trafik. Totalt innebär avtalet närmare 600 milj. kr. för regionalpolitisk viktig trafik på stomjärnvägar.

I diskussionen om vilka turer som transportrådet ansåg att det kunde bli aktuellt att köpa har en betoning skett av bl.a. kravet på en systemsyn. Det innebär att upphandlingen skall främja en samordning mellan interregional trafik samt lokal och regional kollektivtrafik på väg och järnväg.

Kust till kustbanan uppfyller i högsta grad detta krav genom att samordna resandet i sydöstra Sverige med södra stambanan. Motsvarande förhållande råder på andra bandelar.

Det är viktigt att stimulera järnvägsresandet genom att resan går snabbare, vagnarna blir bekvämare, servicen bättre och priserna flexibla.

När det gäller kust till kust-banan hör denna till de projekt som Banverket vill studera närmare för att beräkna investeringskostnader och genomförandetid. Även från SJ:s sida har framhållits att man bör satsa på denna linje. Genom åtgärder från såväl Banverket som SJ kan banan ges den standard, som gör den attraktiv för resenärerna.

Det intensiva arbetet för bevarandet av kust till kust-banan har hittills varit ganska framgångsrikt. Investeringarna väster om Alvesta har tidigare lagts i förhållande till tidigare planer. Reduktionen av turer gäller morgonturen mellan Alvesta och Göteborg. Detta är olyckligt därför att det omöjliggör förmiddagssammanträden i Göteborg i framtiden för dessa resenärer. Det vore bättre att dra in någon tur på förmiddagen.

I dagens läge är det särskilt viktigt att bevaka att ytterligare investeringar görs på banan. Detta gäller särskilt sträckan Kalmar–Emmaboda.

Till banan mellan Växjö och Alvesta utgår nu inte statsbidrag till sju turer. De uppfyller inte kravet på att vara regionalpolitiskt viktiga interregionala förbindelser från trafikmässigt eftersatta landsdelar. Om länstrafiken är villig att betala hela underskottet för denna trafik är oklart. Det är inte bra att man genom statsbidragssystemet diskriminerar länstrafik på det nationella stomjärnvägsnätet. Rimligen borde samma statsbidrag utgå till kortväga järnvägstrafik på stomjärnvägarna på samma villkor som till järnvägstrafik på länsjärnvägarna. Nuvarande system gör att man driver fram landsvägsbuss-

trafik parallellt med befintliga järnvägar, som har kapacitet för att ta mer trafik. Detta är inte riktigt. Det blir lika dyrt för staten att ge statsbidrag till landsvägsbussar på sträckan Växjö–Alvesta som att ge statsbidrag till järnvägstrafiken på denna sträcka. Av miljöskäl är järnvägstrafiken att föredra.

Det är viktigt att kust till kust-banan är med i diskussionen om prioriterade järnvägslinjer och att den tills vidare omfattas av transportrådets avtal om regionalpolitiskt viktig trafik.

## Hemställan

Med det ovan anförda hemställs

1. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om betydelsen av, och satsningen på, järnvägslinjen Kalmar/Karlskrona–Göteborg,
2. att riksdagen som sin mening ger regeringen till känna vad i motionen anføres om järnvägslinjen Växjö–Alvesta.

Stockholm den 22 januari 1989

*Ingrid Hasselström-Nyvall (fp)*      *Charlotte Branting (fp)*