

## Motion

1983/84:415

Agne Hansson m. fl.

Järnvägssträckan Växjö–Hultsfred–Västervik m. m.

Järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik bör hänföras till riksbanenätet eller erhålla ett statsbidrag av samma omfattning som riksdagen enligt beslut den 5 maj 1983 beslutat skall utgå till länstrafikbolagen för ersättningstrafik med buss – det senare för att de berörda länstrafikbolagen skall ha möjligheter att överta och driva järnvägen vidare. En nedläggning av järnvägen vore mycket olycklig.

Det skulle innebära ett allvarligt steg tillbaka i utvecklingen för flera kommuner och bygder längs banan som i dag i hög grad är beroende av denna järnväg. Det skulle också vara ett allvarligt bakslag i strävandena att försöka vända en allvarlig nedgående trend i vad gäller befolkning, näringsliv och sysselsättning till en positiv trend i dessa bygder. Därför måste järnvägens existens för framtiden tryggas och en kontinuerlig upprustning komma till stånd.

### Transportrådets bedömning

Järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik tillhör en av de järnvägslinjer som enligt tidigare riksdagsbeslut skall nedlägningsprövas. Av den anledningen har transportrådet i en promemoria den 18 februari 1983 på grundval av uppgjorda kalkyler föreslagit att persontrafiken på bandelen skall upphöra och ersättas med busstrafik på landsväg. Länstrafikbolagen anser i yttrande över transportrådets PM att de mot bakgrund av de statsbidragsregler som nu gäller ej har ekonomiska möjligheter att överta och driva järnvägstrafiken vidare.

I den utredning om alternativ trafikförsörjning som länshuvudmännen haft transportrådets uppdrag att genomföra och som legat som grund för transportrådets ställningstagande konstaterar länshuvudmännen samtidigt att stora brister i vägsystemet föreligger. Där sägs att ett interregionalt busslinjenät med mer omfattande trafik utmed järnvägslinjen inte är möjligt utan mycket stora investeringar i upprustning av nuvarande lokalvägnät.

Flera remissinstanser har i det sammanhanget påpekat att ett sammanhängande lokalt vägnät i nära anslutning till järnvägens sträckning på vissa områden saknas och att en ersättningstrafik på landsvägdärför måste få delvis annan sträckning. Detta kommer att medföra att vissa bygder längs järnvägslinjen helt kommer att förlora nuvarande kollektivresemöjligheter. Det finns således inte något rimligt alternativ till nuvarande spårbundna trafik enligt konstaterande i utredningen. Den uppfattningen om den

föreslagna alternativtrafiken delas av de berörda kommunerna Västervik, Hulfsfred, Vimmerby, Uppvidinge och Växjö i deras remissvar.

Transportrådets bedömningar har mött ett kraftigt motstånd från berörda i bygden. Kommunerna avstyrker en nedläggning. Flera organisationer har också reagerat kraftigt mot en nedläggning. Smålandsdistrikten av Centerns ungdomsförbund har t. ex. samlat in 9 917 namnunderskrifter i ett upprop för att rädda järnvägen. Alternativutredningar har genomförts. Bl. a. gör konsultföretaget Scantracs utredning allvarliga invändningar mot SJ:s och transportrådets kalkylerade kostnadsberäkningar. Scantrac visar på helt andra och lägre kostnader för att driva järnvägstrafiken vidare. I utredningen konstateras t. ex. att banan är i relativt gott skick tack vare ett förstärkt underhåll under senare år. Spårbyte erfordras t. ex. ej enligt deras bedömning före år 2020.

### Järnvägens betydelse

Järnvägen Västervik–Hulfsfred–Växjö är landets enda smalspåriga järnväg med persontrafik. Järnvägslinjen i sin helhet har en längd av 188 km. och mellan linjens ändstationer finns sammanlagt 34 stationer med persontrafikutbyte. Linjen anknyter till andra järnvägslinjer i Växjö, Åseda, Hulfsfred och Västervik. Den är således en viktig kommunikationsled genom ett i övrigt kommunikationsfattigt område där framför allt vägsystemet till stor del är bristfälligt och av låg standard.

Järnvägen har stor betydelse för industrin och det övriga näringslivet. Sysselsättningsutvecklingen är vikande i kommunerna längs järnvägslinjen. En nedläggning av järnvägen skulle innebära klart försämrade och fördyrade transportmöjligheter för t. ex. råvarumateriel och förnödenheter. Variationsmöjligheterna för industrin att transportera reservdelar och brådskande gods skulle försämrats. Företagens egna tjänsteresor som kund- och leverantörsbesök skulle försvåras. Arbetet med nyetablering av nya företag skulle allvarligt lida skada. Pendlingsresandet är redan betydande. Med en upprustning och bättre anpassning av tidtabellen till arbetstiderna skulle trafiksäkra arbetsresor i ökad utsträckning kunna göras med järnväg.

Länskortet för kollektivtrafik har i Kronobergs län gällt även för tåg sedan den 1 november 1982 och i Kalmar län sedan den 1 november 1983. Det är ännu för tidigt att dra några slutsatser om vad en sådan åtgärd innebär i ökat resandeunderlag för järnvägen. Erfarenheter från andra håll där länskortets giltighet på järnväg under en längre tid varit giltigt har visat på betydande ökning av resandeunderlaget. Så har man t. ex. på sträckan Nybro–Nässjö konstaterat en ökning av trafikvolymen med 25 % från den 1 mars 1980, då länskortet i Jönköpings län började gälla också på järnväg. Det ökade kollektivresandet lokalt i länen och över länsgränserna till angränsande orter, som blivit ett positivt resultat av länskollektivtrafikreformen, motiverar den typ av bana som Växjö–Hulfsfred–Västervik utgör än mer.

Det nuvarande energiläget talar för ett alltmer ökat kollektivt resande med järnväg. Inte minst pekar semesterresandet i riktning mot ökat tågresande. Två stora grupper, ungdomarna och pensionärerna, är helt eller i stor utsträckning hänvisade till kollektivtrafiken. Västerviks kommun är klassat som primärt rekreativområde och därmed ett attraktivt turistområde. Järnvägen är den naturliga anknytningspunkten för turistresande från inlandet till Västervik med anknytning också till Gotlandsfärjan.

Även beredskapsskäl talar för att järnvägen bör behållas och rustas upp. De samhällsekonomiska vinsterna av de energi-, miljö- och trafiksäkerhetsmässiga fördelarna är andra skäl som talar i samma riktning. Enligt vår mening bör därför bandelen Västervik–Hultsfred–Växjö behållas, rustas upp och hänföras till riksbanenätet.

### Hemställan

Med hänvisning till det anförda hemställs

1. att riksdagen i första hand beslutar uttala sig för att järnvägen Växjö–Hultsfred–Västervik på vilken gods- och persontrafik skall behållas hänförs till SJ:s riksbanenät och att SJ aktivt medverkar till en upprustning av banan och genomför en effektivare marknadsföring av banan,
2. att riksdagen i andra hand – om yrkandet under 1. inte bifalls – beslutar att ett statsbidrag skall utgå till de berörda länstrafikbolagen på 20 kr. per tågkilometer för tre dubbelturer måndag–fredag och två dubbelturer lördag–söndag så att länsbolaget kan svara för driften på järnvägslinjen Växjö–Hultsfred–Västervik.

Stockholm den 12 januari 1984

AGNE HANSSON (c)

RUNE GUSTAVSSON (c)

STINA GUSTAVSSON (c)



