

Nr 289

Av herrar *Svanström och Hellebladh, angående den ifrågasatta nedläggningen av järnvägslinjen Västervik—Hultsfred.*

(Lika lydande med motion nr 532 i Andra kammaren)

Nedläggningen av järnvägar på s. k. trafiksvaga bandelar har länge pågått i vårt land. Kommunikationsministern anför i årets statsverksproposition att han utgår ifrån att nedläggningstakten väsentligt ökas.

För de bygder som drabbas av järnvägsnedläggelser erbjudes i bästa fall ersättningstrafik med landsvägsbussar. Ett minimikrav borde i sådant fall vara att ingen nedläggning får ske, förrän ifrågavarande landsvägar fått en rejäl upprustning. Detta är ingalunda alltid fallet. Att sätta in landsvägsbussar i stället för rälsbussar på backiga, krokiga och smala bygdevägar är direkt olämpligt både ur passagerarnas bekvämlighetssynpunkt och med tanke på trafiksäkerheten.

Vad gäller de aktuella förhållandena i Kalmar län så svävar helt eller delvis nedläggningshotet över flera av länets ännu kvarvarande järnvägar. Sålunda föreligger direkta planer på snar indragning av den smalspåriga linjen Västervik—Hultsfred, trots att någon landsväg av tillfredsställande standard ej finns för ersättningstrafik. Det gamla önskemålet om breddning av linjen Kalmar—Berga ser ut att besvaras med förslag om nedläggning av i varje fall persontrafiken. Slutligen lär SJ även fundera på nedläggning av den redan från början bredspåriga järnvägen Hultsfred—Linköping.

Skulle dessa planer genomföras, så kommer länets järnvägar att bestå endast av genom länet tvärgående stickspår på de tre sträckorna Linköping—Västervik, Nässjö—Oskarshamn och Alvesta—Kalmar. Av länets städer skulle vid ett sådant förhållande Vimmerby komma att helt sakna järnvägsförbindelse.

Det synes som om inskränkningarna av trafiken på bandelen Västervik—Hultsfred är de närmast förestående. Enligt föreliggande avtal mellan det enskilda järnvägsföretaget Norsholms—Västerviks—Hultsfreds Järnvägsaktiebolag och staten, upprättade i samband med förstatligandet av järnvägen, har statsverket förbundit sig att bredda den övertagna banan inom en angiven tidrymd. Breddning har skett på delen Åtvidaberg—Västervik, linjen Åtvidaberg—Norsholm har helt nedlagts och nu hotar som förut har sagts jämväl nedläggande av trafiken på bandelen Västervik—Hultsfred. Goda

skäl synes föreligga för kravet på en breddning också av sträckan söder ut från Västervik till Hultsfred och dessutom för banan mellan Berga och Kalmar. Därigenom kan bekväm spårbunden trafik uppehållas längs det långsmala länet från Västervik till Kalmar.

Vad gäller framräknandet av underskott på landsbygdens järnvägar finns det många frågetecken. Det är svårt att frigöra sig från misstanken att viss styrning av dessa lönsamhetsundersökningar kan ske. Kostnaderna för fortsatt drift av landsbygdens järnvägar bör ses i jämförelse med de enorma summor som staten satsar i Stockholm och andra storstäder för att klara trafikproblemen där. En lönsamhetsberäkning av dessa jätteanläggningar skulle sannolikt visa att landsbygdens kommunikationer relativt blygsamt bidrager till de samlade underskotten på trafiksidan.

Om breddningsarbetet på sträckan Västervik—Hultsfred kunde bedrivas som beredskapsarbete och kostnaderna därför omedelbart avskrivs, så borde med litet god vilja den förbättrade transportkapaciteten rimligen medföra bättre lönsamhet. Ett fullföljande av statens utfästelse om breddning skulle jämväl uppfattas som en klart positiv inställning till näringslivet i norra Kalmar län. Slutligen bör framhållas den stora betydelse järnvägen har för befolkningen i den västra delen av länets norra landstingsområde för resor från och till centrallasarettet i Västervik.

Med anledning av det i motionen anförda föreslås,

att riksdagen beslutar att i skrivelse till Kungl. Maj:t ge till känna att planerna på en nedläggning av järnvägslinjen Västervik—Hultsfred omedelbart inställs och att i stället breddning av ifrågavarande sträcka företages så snart ske kan.

Stockholm den 26 januari 1966

Ivan Svanström

Arvid Hellebladh