

Nr 108.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april 1945 kl. 3 em.

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående fortsatt utbyggnad av statsbanan Mönsterås—Fagerhult.

(4:e avd.)

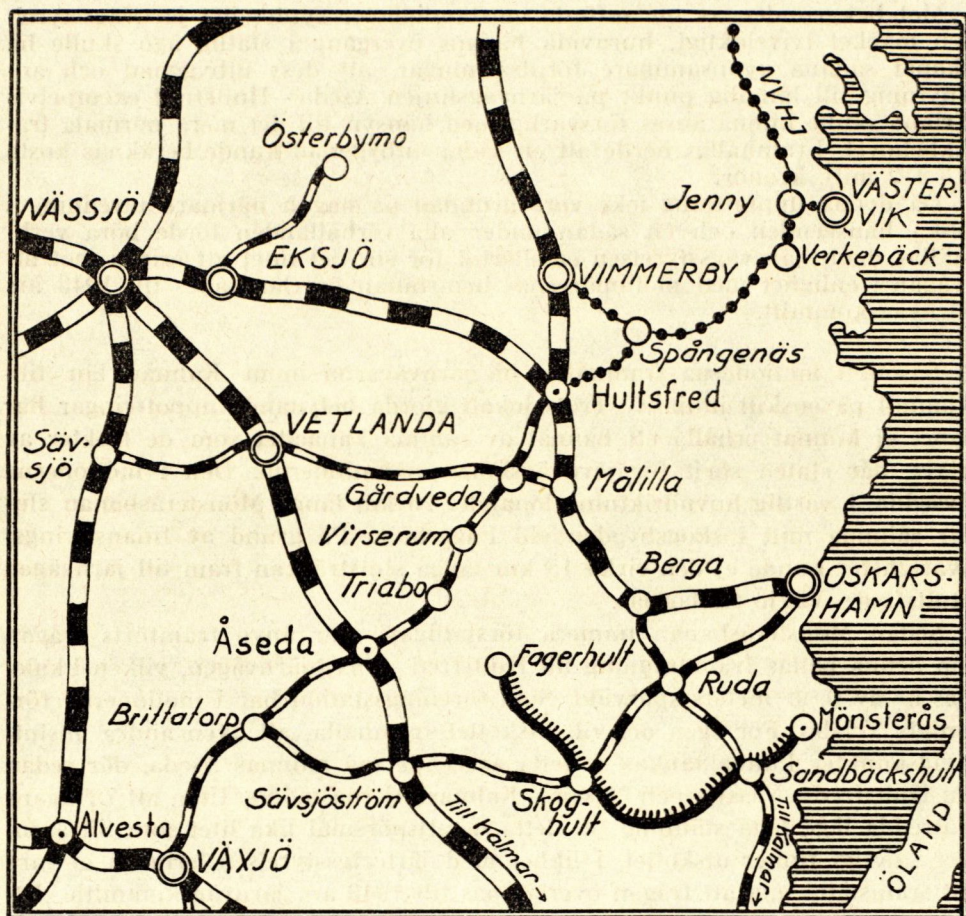
I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr C. P. V. Gränebo m. fl. (I: 138) och den andra inom andra kammaren av herr A. Jonsson i Skedsbygd m. fl. (II: 264), har hemställts, att riksdagen hos Kungl. Maj:t ville anhålla, att frågan om fortsatt utbyggnad av Mönsterås—Fagerhult järnväg, så att lämplig anknytning vinnes till Hultsfred—Växjö järnväg, överlämnades till 1943 års järnvägskommitté för utredning.





I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionen I: 138.

Över motionerna har, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, *järnvägsstyrelsen* den 26 februari 1945 avgivit yttrande, vari anföres bland annat följande.

Ifrågavarande järnväg hade ursprungligen varit avsedd att anslutas till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg men måste senare av brist på medel begränsas till sträckan Mönsterås—Fagerhult. Emellertid kunde järnvägen först efter synnerligen stora ekonomiska svårigheter utbyggas så långt som till Fagerhult. Järnvägen färdigställdes etappvis och sista bandelen, Grönskåra—Fagerhult, öppnades för trafik år 1916. Allteftersom banbygget fortskred upp mot Fagerhult, uppstod ånyo tanken att söka åstadkomma anslutning till Växjö—Åseda—Hultsfreds järnväg. Koncession å en järnväg Fagerhult—Triabo beviljades också år 1914. På grund av ådagalagt ringa intresse för detta projekt erhöll bolaget emellertid år 1918 sökt befrielse från denna koncession. I stället söktes och erhöles koncession å en järnväg mellan Fagerhult och Virserum, vilken till följd av inträdda ändrade förhållanden emellertid icke heller kommit till utförande.

År 1939 sökte, anför järnvägsstyrelsen vidare, järnvägens dåvarande ägare statsbidrag för driftens upprätthållande eller, därest denna hemställan icke kunde bifallas, tillstånd att nedlägga driften och försälja järnvägens egendom. Denna framställning föranledde emellertid icke någon särskild åtgärd, enär, jämlikt 1939 års principbeslut om ett allmänt förstatligande av landets enskilda järnvägar, förhandlingar tämligen snart därefter upptogos om statsförvärv av Kalmar—Berga, Östra Smålands och Mönsterås järnvägar. I den skrivelse — återgiven i propositionen nr 163: 1940 — i vilken järnvägsstyrelsen underställde Kungl. Maj:ts prövning ett rörande sådant statsförvärv villkorligt träffat avtal, berörde järnvägsstyrelsen även den sålunda ifrågasatta saneringsåtgärden men ansåg övervägande skäl tala för att därmed borde tills vidare anstå. Till förmån för ett sådant uppskov kunde bl. a. anföras att på detta sätt kunde bli klarlagt, huruvida — som från visst håll



-  F.d. Mönsterås järnväg (nu SJ)
 Normalspårig linje
 Smalspårig linje
 " enskild järnväg.
- } SJ o. till statsför-
 } värv nu föreslagen.

gjorts gällande — den hittills svaga trafikrörelsen till någon väsentlig del vore avhängig av mindre gynnsamma drift- och taxeförhållanden, samt att för det dåvarande, när bränslemarknaden vore mycket kritisk, de till partiellt nedläggande ifrågasatta Mönsterås och Östra Smålands järnvägar syntes böra tills vidare bibehållas på grund av deras egenskap av skogsbygdsbanor, enär de under rådande förhållanden kunde få större trafikuppgifter än normalt. Detta uttalande vore emellertid, framhöll styrelsen, icke att fatta som ett stöd åt ortsintresset om bibehållande för framtiden av ifrågavarande bandelar — oavsett utfallet av järnvägsrörelsen — utan avsåge endast att man icke inför ett ovisst läge redan i samband med förstatligandet bunde sig för en så allvarlig åtgärd som upprivandet av järnvägar i bygder med för närvarande i övrigt mindre tillfredsställande kommunikationsförhållanden.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter syntes det järnvägsstyrelsen mycket tvivelaktigt, huruvida banans övergång i statlig ägo skulle ha skapat sådana gynnsammare förutsättningar, att dess utbyggnad och anknytning till lämplig punkt på järnvägslinjen Åseda—Hultsfred exempelvis Triabo skulle kunna anses försvarlig med hänsyn till det mera normala trafikbehovet. Framhållas borde att en sådan utbyggnad kunde beräknas kosta 1,5 å 2 milj. kronor.

Då denna uppfattning icke vore grundad på någon närmare utredning i olika hänseenden och en sådan under alla förhållanden torde böra verkställas, hade järnvägsstyrelsen emellertid för sin del intet att erinra mot att frågan i enlighet med motionärernas hemställan överlämnades till 1943 års järnvägskommitté.

Utskottet. Såsom i motionerna framhålles ha järnvägarna inom Kalmar län tillkommit på enskilt initiativ. Trots lokalt gjorda betydande uppoffringar har länet ej kunnat erhålla ett bannät av samma kapacitet som de trakter av riket, där staten sörjt för järnvägskommunikationerna. Den i motionerna avsedda, i västlig huvudriktning löpande, 70 km långa Mönsteråsbanan slutar sålunda mitt i skogsbygden vid Fagerhult. På grund av finansieringssvårigheter kunde ej den cirka 15 km långa slutsträckan fram till järnvägen Hultsfred—Växjö fullbordas.

Sedan Mönsteråsbanan numera förstatligats, har ånyo framförts frågan om denna banas framdragning till Hultsfred—Växjöjärnvägen, vilken likaledes är av 0,891 meters spårvidd. Som föreningsstation har i motionerna förordats Triabo. För egen del vill utskottet framhålla, att även andra anslutningspunkter kunna tänkas. I detta avseende må nämnas Åseda, där redan nu Hultsfred—Nässjö- och Nässjö—Kalmarlinjerna mötas. Utan att i frågans outhärdade läge taga ställning till detta detaljspörsmål lika litet som till ärendet i övrigt finner utskottet, i likhet med järnvägsstyrelsen, erinran ej vara att framställa mot att frågan överlämnas till 1943 års järnvägskommitté. Utskottet får alltså hemställa,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 138 och II: 264, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att frågan om en utsträckning av järnvägen Mönsterås—Fagerhult fram till banlinjen Hultsfred—Växjö må överlämnas till 1943 års järnvägskommitté för att tagas i övervägande i samband med övriga inom kommittén pågående utredningar om en rationalisering av landets smalspåriga järnvägssystem.

Stockholm den 27 april 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 107.
