

## Nr 210.

Godkänd av första kammaren den 4 juni 1946.

Godkänd av andra kammaren den 4 juni 1946.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående ombyggnad till normalspår av vissa av Blekingenätets järnvägar jämte i ämnet väckta motioner.*

(Statsutskottets utlåtande nr 152.)

### Till KONUNGEN

I propositionen nr 235 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 5 april 1946, föreslagit riksdagen att besluta, att linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skola ombyggas till normalspår.

I förevarande sammanhang har riksdagen till behandling förehaft *dels* motionen II: 469, vari hemställts att riksdagen vid behandling av Kungl. Maj:ts proposition nr 235 måtte besluta, att i samband med ombyggnad till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Växjö—Bredåkra även linjen Norraryd—Kvarnamåla ombygges på samma sätt, *dels ock* motionen II: 508, vari hemställts, bland annat, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 235 måtte uttala sig för att linjerna Sölvesborg—Hörviken och Norraryd—Kvarnamåla måtte ombyggas till normalspår.

Kungl. Maj:t har i förevarande proposition föreslagit riksdagen fatta principbeslut att av de i Blekingenätet ingående järnvägarna linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skola ombyggas till normalspår. Förslaget bygger på utredning i ämnet av den kommitté — 1943 års järnvägskommitté — som har att utreda frågor rörande ombyggnad av smalspåriga järnvägar m. m.

De skäl, som kunna åberopas för ifrågavarande ombyggnad, synas riksdagen vara av i huvudsak två olika slag. Dels utgör en ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga i och för sig ett viktigt led i de åtgärder i rationaliseringssyfte, som kunna ifrågakomma för att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Av den i ärendet förebragta utredningen

synes framgå, att ur denna synpunkt behovet av en ombyggnad av Blekingenätet är särskilt framträdande. Dels talar för ombyggnaden det förhållandet, att Blekingebygden hittills synes hava varit relativt sett sämre ställd i kommunikationshänseende än andra landsändar med samma befolkningstäthet och i övrigt likartade förhållanden. Det förtjänar i detta sammanhang framhållas, hurusom från olika håll gjorts gällande, att en utbyggnad till bredspåriga järnvägar skulle kunna råda bot på den ekonomiska eftersläpningen inom bygden och öka förutsättningarna för en utveckling av näringslivet därstädes.

Samtliga i ärendet hörda myndigheter ha vitsordat behovet av åtgärder för förbättring av Blekingejärnvägarna, 1944 års trafikutredning har emellertid givit uttryck för sin tveksamhet huruvida principbeslut redan nu bör fattas rörande Blekingenätet utan att avvakta resultatet av pågående utredning i fråga om landets smalspårnät i dess helhet. Riksdagen vill icke förneka, att vissa skäl skulle kunna tala för att frågan om Blekingenätets framtida utformning avgöres i ett större sammanhang. Särskilt frågan om nätets anslutning till Kalmarjärnvägarna — trafiklinjen Gullberna—Torsås—Kalmar kommer vid ett bifall till nu föreliggande förslag allttjämt att vara smalspårig — skulle då ha kunnat närmare bedömas. Såsom av departementschefen framhållits har emellertid det läget uppstått, att trafiken på Blekingebanorna på grund av den föråldrade och förslitna materielen inom få år icke längre kan tillfredsställande uppehållas. Härtill kommer, att banornas spårvidd — 1 067 mm — icke förekommer på andra håll inom landet, vilket betyder dels att en förnyelse av materielen icke kan ske genom övertagande av eventuell överskottsmateriel från andra banor, dels ock att för Blekingebanorna nu anskaffad materiel efter en eventuell framtida ombyggnad icke kan utnyttjas på andra håll. Vad nu sagts gör det enligt riksdagens mening berättigat att till särskild behandling upptaga frågan om Blekingenätets förbättring. Riksdagen delar departementschefens uppfattning, att ett avgörande härutinnan icke längre bör uppskjutas.

För Blekingejärnvägarnas upprustning erfordras avsevärda investeringar. Olika alternativ ha härvidlag varit under prövning. En upprustning i syfte att bibehålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd har beräknats draga en kostnad av 9,5 miljoner kronor. En upprustning för att möjliggöra snabbare och säkrare transporter åter skulle draga en kostnad av omkring 20 miljoner kronor, medan en samtidig ombyggnad till normalspår har kostnadsberäknats till omkring 30 miljoner kronor, därav 27,5 miljoner kronor för bananläggningar, allt enligt 1939 års priser ökade med 20 %. För ombyggnad till normalspår beräknas enligt nuprisläge omkring 32 miljoner kronor erfordras. Riksdagen har funnit vad departementschefen i princip anfört till stöd för ombyggnadsalternativet bärande och anser för sin del, att de åtgärder, som finnas bära vidtagas, bestämmas med utgångspunkt från att ombyggnad till normalspår kommer till stånd.

Vad härefter angår frågan i vilken omfattning Blekingenätet bör ombyggas har riksdagen i likhet med departementschefen funnit, att en ombyggnad bör

ske icke blott av kustbanan utan även av banorna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Om icke sistnämnda banor med avsevärd genomgångstrafik medtagas i programmet kommer uppenbarligen det åsyftade enhetliggörandet inom Blekingenätet och nätets närmare anknytning till normalspårnätet icke att ernås. Att ombyggnaden av tekniska skäl — spårvidden 1 067 mm, materielens förslitning och de begränsade möjligheterna att på vissa håll anordna anslutningsstationer — bör ske i ett sammanhang synes ock stå klart. Riksdagen har sålunda bifallit förslaget att ombygga dessa banor.

En ombyggnad i enlighet härmed innebär emellertid, att vissa i Blekingenätet ingående mindre banor alltjämt skulle bibehållas såsom smalspåriga. Detta gäller — förutom förenämnda linje Gullberna—Torsås — linjerna Sandbäck—Olofström, Norraryd—Kvarnamåla, Sölvesborg—Hörviken och Vislanda—Bolmen. Beträffande dessa linjer har departementschefen ansett att linjen Sandbäck—Olofström bör nedläggas sedan kustlinjen blivit ombyggd. Vad angår linjerna Norraryd—Kvarnamåla och Sölvesborg—Hörviken har departementschefen uttalat, att han icke vore beredd upptaga frågan om dessa bandelar till slutlig prövning men att han förutsatte att järnvägsstyrelsen ägnade frågan om den fortsatta järnvägsdriften å dessa linjer och å sträckan Vislanda—Bolmen särskilt intresse och till Kungl. Maj:ts inkomme med förslag så snart förhållandena det påkallade.

Motionsvis har hemställts, att principbeslut nu måtte fattas att linjerna Norraryd—Kvarnamåla samt Sölvesborg—Hörviken skola ombyggas till normalspår.

Såvitt riksdagen kunnat finna läser följderna av att utesluta de i motionerna angivna banorna ur ombyggnadsprogrammet bli att driften vid desamma kan komma att nedläggas. Riksdagen är icke beredd att i förevarande sammanhang bifalla motionerna. Riksdagen vill emellertid framhålla, att frågan om linjernas framtida gestaltning synes böra ägnas den största uppmärksamhet. Enligt riksdagens mening bör icke ifrågakomma att beröva en bygd en järnvägsförbindelse utan tungt vägande skäl och i varje fall icke utan att samtidigt överväganden äga rum rörande förutsättningarna för ett tillgodoseende i annan form av bygdens berättigade krav på likvärdiga ändamålsenliga kommunikationer.

Departementschefen har i princip anslutit sig till kommitténs uttalande, att det vid ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår bör åligga vederbörande landsting och större städer att avgiva utfästelse om kostnadsfri upplåtelse av mark. Denna princip har riksdagen funnit riktig. Ombyggnaden av en järnväg är nämligen främst påkallad av hänsyn till berörda orters näringsliv. De betydande kostnaderna för en dylik förbättring av kommunikationerna komma emellertid att bestridas av statsmedel. Det synes därför skäligt att de jämförelsevis begränsade oppoffringarna med att tillhandahålla fri mark bäras av befolkningen i berörda bygder.

Den nu ifrågasatta ombyggnaden av Blekingejärnvägarna förutsättes komma till utförande såsom ett led i åtgärder för sysselsättande av friställd arbetskraft. Det är därför av vikt att ombyggnaden är på förhand så planerad

att den utan tidsutdräkt kan igångsättas. Därvid framträder särskilt betydelsen av att markfrågorna äro lösta genom uppgörelser med vederbörande landsting och större städer. Regleringen av dessa frågor förutsätter dock att markbehovet är fastställt bland annat på sådana platser där fråga kan uppkomma om uträtning eller annan omläggning av järnvägslinjen. I anslutning till det nu anförda har riksdagen ansett, att järnvägsstyrelsen bör bemyndigas att snarast igångsätta nämnda planeringsarbeten och upptaga förhandlingar rörande markförvärv. Utgifterna härför synas kunna bestridas förskottsvis för att senare av Kungl. Maj:t anmälas till riksdagen för att påföras kostnaden för ombyggnaden.

Vad departementschefen i övrigt anförts och föreslagit har icke givit riksdagen anledning till erinran.

Under återopande av vad sålunda anförts får riksdagen anmäla, att riksdagen beslutat, att linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skola ombyggas till normalspår.

Stockholm den 4 juni 1946.

Med undersåtlig vördnad.

---