

## Nr 267

Av herr Hällgren m. fl., angående ombyggnad av järnvägen å sträckan Sölvesborg—Hörviken till normalspår m. m.

I bilaga 27 till statsverkspropositionen 1955, kapitalbudgeten, s. 80, anför statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet:

Den i 1954 års statsverksproposition omnämnda utredningen rörande en eventuell ombyggnad av bandelen Sölvesborg—Hörviken i samband med breddningen av linjen Karlskrona—Kristianstad har nu slutförts. Med anledning av vad därvid framkommit hemställde järnvägsstyrelsen i skrivelse den 26 februari 1954, varom i övrigt torde få hänvisas till handlingarna, om bemyndigande att nedlägga järnvägsdriften på bandelen Sölvesborg—Hörviken och att av anslaget till ombyggnad av blekingelinjerna taga i anspråk 225 000 kr. för ombyggnad av järnvägssträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby till normalspårigt industrispår. Sedan ärendet varit föremål för remissbehandling och styrelsen den 12 augusti 1954 inkommit med ytterligare en skrivelse i ärendet, bemyndigade Kungl. Maj:t den 13 augusti 1954 styrelsen att taga i anspråk nämnda belopp av dispositionsanslaget för utläggning av ett normalspår, avsett för vagnslastgods, utmed delsträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby. Med anledning av styrelsens förstnämnda skrivelse avser jag emellertid även att framdeles föreslå Kungl. Maj:t att bemyndiga styrelsen att nedlägga smalspårsdriften på linjen Sölvesborg—Hörviken och riva upp för denna drift avsedda spåranläggningar samt att meddela styrelsen tillstånd till den linjetrafik för person- och godsbefordran, som genom smalspårsdriftens upphörande kan bli erforderlig.

Bandelen Sölvesborg—Hörviken som har en längd av 14,4 km, tillkom i tre etapper under åren 1912—1922. Under mer än 20 år dessförinnan hade förslag förelegat om att med järnväg förena listerlandet med Blekinge kustbanor, men till följd av splittring mellan olika lokala intressen och av andra orsaker hade något resultat icke uppnåtts. År 1911 togs emellertid initiativ till en järnväg från Sölvesborgs Tivoli till Hosaby (Listershuvud). Denna sträcka öppnades för trafik år 1914.

År 1915 beslöts utbygga bandelen från Listershuvud till Hälleviks fiskeläge. Denna sträcka öppnades för trafik år 1917.

År 1920 beslöts slutligen att förlänga bandelen från Hällevik till Hörviken. Denna sträcka öppnades för trafik år 1922.

Bandelen, som anlades, ägdes och trafikerades av Blekinge kustbanor, övertogs av statens järnvägar den 1 juli 1942.

För järnvägens tillkomst tecknade kommuner, korporationer och enskilda aktier för 241 440 kronor av delvis upplånta pengar. Vid statens övertagande av järnvägen återbetalades till aktieägarna kronor 75 440. Med ränta på det tecknade aktiekapitalet kan gott sägas att befolkningen

*Bihang till riksdagens protokoll 1955. 3 saml. Nr 267—270*

offrat ca 400 000 kronor för järnvägen och detta efter tidigare penningvärde.

Järnvägen byggdes för att tillförsäkra listerlandet och dess befolkning ett tidsenligt kommunikationsmedel. Detta såväl för avyttring av de betydande näringarna jordbrukets och fiskets produkter, men även för bygdens tillförsel av produkter från andra håll. Särskilt ansågs det betydelsefullt att järnvägen drogs ned till kusten så att de rika badmöjligheterna omkring Hällevik skulle kunna utnyttjas av turister och semesterfolk från andra delar av landet, vilket i stor utsträckning också skett. Då Mjällby storkommun intill senare år varit i avsaknad av större industri har i järnvägens uppgift ingått att genom s. k. arbetartåg transportera 100-tals arbetare från och till Hällevik och andra stationer på listerlandet samt industrierna i Sölvesborg och Bromölla.

1943 års järnvägskommitté hade i sitt förslag år 1945 rörande blekingenäts järnvägar icke tagit definitiv ställning till frågan om bandelen Sölvesborg—Hörviken. I sitt betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar, del II (SOU: 1945: 8), ansåg sig nämligen kommittén icke för det dåvarande kunna förorda ombyggnad till normalspår av nämnda bandel. Kommittén fann sig emellertid under då rådande förhållanden icke heller kunna föreslå, att banan skulle nedläggas, utan ansåg, att frågan om bandelens framtida ställning borde upptagas till förnyad prövning i så god tid, att avgörandet kunde träffas före den tidpunkt, då ombyggnaden av huvudlinjen Kristianstad—Karlskrona vore genomförd.

Kommittén beräknade att en ombyggnad till normalspår av bandelen Sölvesborg—Hörviken skulle kosta ca 700 000 kronor eller omkring 49 000 kronor per bankilometer, vilket var lägsta beräknade kostnad i fråga om ombyggnad av blekingebanor, då i andra fall kostnaden var lägst 64 000 och högst 158 000 kronor per bankilometer. Mjällby kommun förband sig i maj 1946 att tillhandahålla fri mark för eventuell ombyggnad från huvudlinjen öster om Sölvesborg å järnvägen Karlskrona—Kristianstad och till Hörviken.

I proposition nr 235 till 1946 års riksdag rörande ombyggnad av blekingejärnvägarna anförde dåvarande departementschefen bl. a.:

Ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga framstår alltså som en viktig detalj i ett allmänt rationaliseringsarbete för att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Målet för en sund järnvägspolitik är att skapa snabb befraktning av råvaror till industrien och likaså en snabb expediering av färdiga fabrikat samt att få till stånd snabba och bekväma reseförbindelser. Denna snabbhet beror icke blott av tåghastigheten på huvudlinjerna, utan även numera kanske i än högre grad på sättet för övergång från en bana till en annan. Hela järnvägsnätet bildar en enhet, och linjerna för den lokala trafiken, sidolinjerna, framträda alltmera såsom betydelsefulla tillförsellinjer till huvudlinjerna. Bortopereras sidolinjerna, bortfaller även en betydande del av huvudlinjernas trafik. Samma blir uppenbarligen förhållandet, om sidolinjerna icke få

del av den tekniska utvecklingen och om deras trafikanter som följd därav börja använda andra kommunikationsmedel. Under de senaste åren har upprustningen av huvudlinjerna försiggått i betydande omfattning i form av dubbelspårsbyggnader och elektrifieringsarbeten. Däremot har en liknande upprustning icke skett vid sidolinjerna. En ändring härutinnan är alltså påkallad för att förläna järnvägstrafiken den effektivitet och förmåga av anpassning, varförutan järnvägarna i längden icke förmå att fylla sina viktiga samhällseliga uppgifter.

Även i övrigt synes det motiverat, att en utjämning kommer till stånd på sådant sätt, att ingen bygd blir avsevärt sämre ställd i kommunikationshänseende än andra med samma befolkningstäthet och i övrigt likartade förhållanden. En av vägarna att nå detta mål anses vara ombyggnad av smalspåriga järnvägar.

I fråga om bandelen Sölvesborg—Hörviken hade i yttranden, avgivna av myndigheter och sammanslutningar med lokal förankring, bestämt hävdats, att densamma borde ombyggas i samband med ombyggnaden av andra sträckor. Departementschefen var ej beredd upptaga frågan till slutlig prövning men förutsatte, att järnvägsstyrelsen ägnade denna fråga särskilt intresse och inkomme med förslag så snart förhållandena det påkallade.

I motion nr II: 508 år 1946, väckt i anledning av Kungl. Maj:ts nyssnämnda proposition, hemställdes bl. a., att riksdagen måtte uttala sig för att linjen Sölvesborg—Hörviken måtte ombyggas till normalspår, varvid ombyggnaden borde ske i så nära anslutning till de föreslagna breddningsarbetena som möjligt.

Statsutskottet anförde i sitt utlåtande (nr 152) följande:

Såvitt utskottet kan finna lärer följden av att utesluta de i motionerna angivna banorna ur ombyggnadsprogrammet bli att driften vid desamma kan komma att nedläggas. Utskottet är icke berett att i förevarande sammanhang tillstyrka motionerna. Utskottet vill emellertid framhålla, att frågan om linjernas framtida gestaltning synes böra ägnas den största uppmärksamhet. Enligt utskottets 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.

Riksdagen, som godkände utskottets utlåtande, skrev i skrivelse nr 210/1946 till Konungen beträffande motionen om bandelen Sölvesborg—Hörviken och en annan bana följande:

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.

År 1952 beslöt riksdagen att uppföra ombyggnadsarbetena vid järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, varom principbeslut år 1946 fattats, på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram.

År 1953 väcktes motioner rörande en hel del smalspåriga järnvägars i landet ombyggnad till normalspår. Sålunda hemställdes i motion II:177 om en så skyndsamt utredning angående breddning av järnvägen å sträckan Sölvesborg—Hörviken att frågan kunde föreläggas 1954 års riksdag.

Statsutskottet uttalade i utlåtande nr 9/1953 sig sakna möjlighet på grund av föreliggande material göra någon objektiv avvägning mellan olika behov och uttala sig för visst eller vissa projekt i fråga om breddning av banor. Emellertid erinrades om den ovisshet och osäkerhet som rådde i fråga om järnvägsnätets framtida gestaltning och förordades en plan härvidlag. Enligt utskottets mening borde det ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om upprättande av en sådan plan, vilken snarast möjligt borde underställas riksdagens prövning.

I fråga om bandelen Sölvesborg—Hörviken hade redan 1946 års riksdag givit direktiv för utredning. I anledning härav och då arbetet med ombyggnaden av huvudlinjen å sträckan Kristianstad—Sölvesborg—Karlshamn pågick för fullt anförde kungl. järnvägsstyrelsen i sin skrivelse den 5 oktober 1953 angående investeringsanslag till nya byggnader och anläggningar m. m. vid statens järnvägar för budgetåret 1954/55 följande:

I det uppgivna medelsbehovet för nästa budgetår ingår 1,2 miljoner kronor, avsedda att under vissa förutsättningar kunna disponeras för en eventuell ombyggnad till normalspår av den 14,4 km långa bandelen Sölvesborg—Hörviken, beträffande vilken bandel beslut om breddning ännu icke fattats av riksdagen. Styrelsen har för avsikt att, sedan nu pågående undersökningar av samhörande vägfrågor slutförts, återkomma med ett definitivt ställningstagande. Därest en breddning ej anses böra komma i fråga, varvid en nedläggning av järnvägstrafiken är det närmaste alternativet, bör enligt styrelsens mening beloppet användas för ett motsvarande snabbare genomförande av huvudlinjens breddning.

Då järnvägsstyrelsens utredning inte var inkommen till Kungl. Maj:t vid tiden för avlämnandet av statsverkspropositionen år 1954 kunde departementschefen icke taga ställning i fråga om den framtida utformningen av järnvägsförbindelserna för listerlandet. Järnvägsstyrelsen inkom sedermera till Kungl. Maj:t med en utredning, daterad den 26 februari 1954, baserad på 1952 års driftresultat i fråga om bandelen Sölvesborg—Hörviken.

På bandelen finnas två stationer, Lister-Mjällby och Hällevik, en trafikplats, Hörviken, två håll- och lastplatser, Sölveby och Listershuvud, samt två hållplatser, Norremark och Skogshagen. Lister-Mjällby, Hällevik, Hörviken och Sölveby äro förenade järnvägs- och postanstalter.

Järnvägens intresseområde äro delar av Sölvesborgs landskommun, numera tillagd Sölvesborgs stad, och av Gammalstorps kommun, samt, huvudsakligast, Mjällby kommun.

På det postala området betjäna poststationerna i fråga om Mjällby kommun: Hörviken ca 1 100 invånare, Hällevik ca 1 400, Lister-Mjällby ca 2 600 och Sölveby ca 475. Inkomsterna av poströrelsen, ca 30 000 kronor, nämnas icke i järnvägsstyrelsens skrivelse rörande järnvägen.

Mjällby kommuns areal anslås till 7 752 hektar, varav 3 684 hektar åker och 2 692 hektar skog. Brukningsdelarnas antal var 1949 259 st. Typjordbruket liksom medianjordbruket ligger i storleksordningen 10—12 hektar åker, vilken storleksklass utgör 40 procent av jordbruken mellan 2 och 30 hektar. Utom odlingen av säd, oljeväxter och sockerbeter är potatisodlingen mest betydande. Nio stärkelsefabriker finnas i kommunen samt ett mejeri. Utredning pågår om centralisering av stärkelsefabrikerna till en större sådan i närheten av järnvägen och med en beräknad kapacitet av 2 000 ton per år.

Kommunen består av 8 byar och med ön Hanö 8 fiskelägen. Av Blekinge läns år 1953 1 570 yrkes- och binäringsfiskare voro fjärdedelen eller 397 bosatta i Mjällby kommun, där det finns 3 statliga och 4 statsunderstödda fiskehamnar, som i anläggningskostnader betinga bortåt 4,8 miljoner kronor. Av fångstmängden utav fisk i Blekinge län för år 1953, som var 18 065 000 kg, ilandfördes 4 614 000 kg till Mjällby kommun. Modernt djupfryshus finnes i Hörviken, och partiaffärerna leverera frusen fisk i särskilda av järnvägsstyrelsen tillhandahållna frysboxar ända upp till Östersund och Umeå i Norrland. Fiskavfall och mindervärdig fisk användas till foder vid de 160 minkfarmar med ca 30 000 avelsdjur som finnas i kommunen. Tre fjärdedelar av ca 7 200 ton foder till denna pälsdjursuppfödning uppköpas längs kuststräckan från Strömstad till Karlskrona och från slakterier i Skåne som transporterats till Mjällby. Efter försäljning å centrala auktioner här i landet gå merendels pälskinnen till utlandet. Bruttovärdet av pälsningen av 90 000 djur räknas till över 3 miljoner kronor per år.

Befolkningstätheten i Mjällby landskommun är 74 personer per kvadratkilometer mot 33 för länets landsbygd i övrigt.

Mjällby kommun hade år 1890 ett invånarantal av 6 658. Fattigdom och emigration minskade invånarantalet till 5 510 år 1920. Förbättrade kommunikationer, såsom järnväg, vägar och hamnar, samt rationalisering av jordbruk och fiske och de allra senaste åren genom kommunala ansträngningar och enskilt intresse tillkommen industrialisering ha gjort att invånarantalet vid senaste årsskiftet var 5 704. Mjällby är en av det fåtal landskommuner i länet som de senaste tre åren något ökat i stället för att minska sitt invånarantal. 1924 hade kommunen 10 070 skattekronor och en utdebitering till borgerlig och kyrklig kommun på kronor 11: 14.

Vid 1953 års taxering funnos 106 052 skattekronor, och liknande utdebitering har sedan mer än 10 år tillbaka varit kronor 8:00.

Kommunen har investerat ca 1,5 miljoner kronor vid partiellt utbyggnad av vatten- och avloppsanläggningar, en verksamhet som pågår liksom en livlig byggnadsverksamhet och förbättring av bostadsbeståndet.

Omkring en fjärdedel av kommunens befolkning lever på jordbruk, en andra fjärdedel på fiske, en tredje på industri och hantverk, samt återstoden på sjöfart, handel, samfärdsel, tjänst m. m. Av ett 10-tal tätorter äro Hällevik, Hörviken, Lister-Mjällby och Nogersund de största.

Bettrafikerna å järnvägen tvingades år 1953 genom nedläggandet av Karlshamns sockerfabrik över till landsvägarna, men den har upptagits 1954 sedan normalspårsförbindelse erhållits med Karpalunds sockerfabrik i Kristianstads län.

Industriarbetarna i Mjällby ha tidigare i några hundratal måste söka arbetsplatser utanför kommunen. Åren 1951—1952 uppbyggde Svenska stålpressningsaktiebolaget i Olofström en fabrik Mjällbyverken i Lister-Mjällby för 200 arbetare, och år 1954 beslöts att utvidga densamma till 400, vilket byggnadsarbete pågår. Råvaror och halvfabrikat tillföras fabriken i Mjällby, och de färdiggjorda delarna, merendels Volvo-fabrikat, transporteras till andra håll (Göteborg) för ihopsättning.

I sina beräkningar synes järnvägsstyrelsen icke ha tagit med några ökade inkomster till följd av denna utbyggnad av tung industri i Mjällby, ej heller någon ökning av annan trafik, därest järnvägen ombyggdes till normalspår.

Banan trafikeras med 6 till 8 tåg dagligen i vardera riktningen. Järnvägsmyndigheterna uppgiva antalet resor till 150 000—176 000 per år.

För denna resandetrafik svara de olika stationerna med procentuellt följande:

Station	Lokaltrafik till och från Sölvesborg	Övergångs- trafik
	procent	
Sölveby .....	1,4	11,6
Norremark .....	0,5	8,9
Lister—Mjällby.....	28,2	27,1
Listershuvud .....	10,8	11,7
Hällevik .....	43,4	33,2
Skogshagen.....	1,0	0,0
Hörviken .....	14,8	7,5
Summa	100	100

I fråga om trafiken av paket- och ilstykkegodis, vari ingå fisktransporterna, visa järnvägsstyrelsens siffror för åren 1948—1953 att densamma ökat från 100 till 111 procent. Med undantag för 1953, vilket beror på

särskilda ovan angivna förhållanden, har jämväl vagnslastgodstrafiken ökat trots banans smalspårighet.

Från sina beräkningar av år 1952 har järnvägsstyrelsen kommit fram till att banan ger ett driftunderskott på 110 000 kronor per år (inklusive avskrivning men exklusive ränta).

Styrelsen har uppgjort 4 olika alternativ till trafikens ordnande:

Alt. I: Järnvägstrafiken nedlägges helt och ersättes med biltrafik.

Alt. II: Persontrafiken överföres till landsväg och järnvägslinjen ombygges till normalspår för endast godstrafik.

Alt. III: Järnvägslinjen ombygges till normalspår för all trafik.

Alt. IV: Person- och styckeodstrafiken på hela järnvägslinjen överföres till landsväg och sträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby ombygges till normalspårigt industrispår.

Den av styrelsen gjorda jämförelsen mellan det ekonomiska utfallet vid tillämpning av något av ovan angivna alternativ och driftresultatet år 1952 ter sig på följande sätt:

	Nettoförbättring, tusen kronor, i jämförelse med 1952 års driftresultat
Alt. I	255
• II	120
• III	— 43
• IV	210

Styrelsen har förordat alternativ IV, vilket innebär att person- och styckeodstrafiken på hela järnvägslinjen överföres till landsväg och sträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby ombygges till normalspårigt industrispår. Ett femte alternativ om normalspårig bana till Lister-Mjällby för all trafik och därifrån buss- och lastbilstrafik till de olika tät-samhällena har avvisats. Det bör erinras om att enligt styrelsens egna beräkningar normalspårigt industrispår å hela bansträckan lämnar överskott. Styrelsen betraktar banan som trafiksvag fast inte bland de trafiksvagaste. Förordandet av banans nedläggande och trafikens överförande till landsvägarna får väl betraktas som ett led i den allmänna tendensen att göra av med en hel del av de mindre järnvägarna i landet då »brist på gummi och drivmedel» inte hindrar. Kungl. Maj:t har den 13 augusti 1954 effektuerat järnvägsstyrelsens förslag om industrispår å delen Sölvesborg—Lister-Mjällby för en kostnad av 225 000 kronor, vilket trafikeras jämsides med den smalspåriga banlinjen Sölvesborg—Hörviken. Industrispåret är endast för vagnslastgods under det att styckeodstrafiken, däribland fisktransporterna som ilgods, jämte persontrafiken sker på den smalspåriga banlinjen.

De landsvägar som föreslås till busstrafik äro delvis så smala, 4 m bred körbana, att tvenne bussar med en bredd av 2,35 m inte kunna mötas å körbanan. Den undersökning angående vägarna för den nya linjebuss- och lastbilstrafiken, som järnvägsstyrelsen förebådat, har gett till resultat att vägförvaltningen i Blekinge län ansett att 2,7 miljoner kronor voro erforderliga till nödiga vägarbeten för mottagande av trafiken, varav 300 000 kronor avsågo mötesplatser på ca 9 km av de sämsta vägarna och 330 000 för ny väg Hannetorp—Hällevik.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen ansåg att detta var kostnader på längre sikt, vilket icke reservationslöst kan underskrivas, samt att ett belopp av 1 150 000 kronor, ny väg till Hällevik å 370 000 kronor icke medräknad, vore erforderligt för utförande av vägarbeten innan smalspårsbanan nedlades.

Järnvägsstyrelsens förslag om nedläggande av lister-banan har varit ute på remiss, varvid en enhällig och kraftig opinion, särskilt inom orten och länet, har avstyrkt detsamma samt uttalat sig för banans bibehållande och ombyggnad till normalspår. Bland dem som givit sådan mening till känna äro tre arbetarkommuner, två ungdomsklubbar och en fackklubb i Mjällby kommun, fiskehamns- och fiskarföreningar i Hörviken, Krokås, Hällevik och Torsö, partifiskhandlarna och rörelseidkare i Hällevik, Noger-sund, Hörvik och Krokås, Blekinge andelsfisk, Blekinge läns havsfiskeförening, Svenska sydkustfiskarens centralförbund, Blekinge fiskareförbund, Karlskrona fryshusaktiebolag (Listerlandets fryserier), Blekinge läns hushållningssällskaps förvaltningsutskott och Blekinge läns landstings förvaltningsutskott, rörelseidkare och befolkning i Hosaby och Hanö samhällen, postdirektionen i Malmö, chefen för sydkustens marindistrikt, Sölvesborgs stadsfullmäktige, Mjällby kommunalfullmäktige och länsstyrelsen i Blekinge län.

I sitt yttrande över förslag till flerårsplaner för byggande av länsvägar under perioden 1955—1959 i Blekinge län anförde vägnämnden inom Listers vägnämndsområde:

att, därest trafiken å järnvägen Sölvesborg—Hörviken med undantag för industrispåret Sölvesborg—Lister-Mjällby skulle nedläggas och medelst bussar och lastbilar överföras till länsvägarna, ett extra anslag av 1 150 000 kronor plus kostnaderna för ny väg Hannetorp—Hällevik 370 000 kronor eller tillsammans 1 520 000 kronor omedelbart måtte ställas till vägförvaltningens i Blekinge län förfogande för upprustning av de för nämnda trafik berörda och mest angelägna vägarna inom Mjällby kommun.

Uti samma ärende uttalar länsstyrelsen i Blekinge län i skrivelse till kungl. väg- och vattenbyggnadsstyrelsen:

»En upprustning av det tämligen eftersatta vägnätet på listerlandet är i viss mån beroende av frågan om bibehållande eller nedläggande av järn-



vägen Sölvesborg—Hörviken. Länsstyrelsen förutsätter emellertid — där-  
est järnvägen nedlägges helt eller delvis — att särskilda medel ställas till  
förfogande för förbättring av detta vägnät, så att detsamma kan upptaga  
den till följd av järnvägens nedläggning ökade buss- och lastbilstrafiken.  
Befolkningen i denna länsdel har nämligen rätt att fordra, att deras kom-  
munikationer icke försämras.»

Under hand har landshövdingen meddelat att de extra vägmedel som  
ställas till förfogande böra minst vara de 2,7 miljoner kronor som vägför-  
valtningen inom länet begärt. I sina framställningar har väg- och vatten-  
byggnadsstyrelsen ansett att en del av vägbyggnadskostnaderna borde be-  
stridas med järnvägsmedel, något som järnvägsstyrelsen icke tagit upp.

Normalspårigt industrispår har varit utlagt å bandelen Sölvesborg—  
Lister-Mjällby sedan hösten 1954. Därmed har en del större gods, såsom  
monteringsfärdiga bilgarage, som tidigare inlastades i Hällevik, inlastats  
i Lister-Mjällby. Ävenså har bettrafiken kunnat upptagas å järnvägen.  
Styckegodstrafiken, därmed fisktransporterna såsom ilgods, har varit  
hänvisad till den smalspåriga banlinjen.

En stickprovsundersökning vid vissa stationer på listerbanan för tiden  
1 september—31 december 1954 ger följande approximativa trafiksiffror:  
för Lister-Mjällby: ankomna och avsända 688 vagnslaster gods, där-  
ibland 19 överföringsvagnar, till en beräknad fraktkostnad av 66 191 kro-  
nor, 3 345 styckegods för beräknad fraktkostnad av 15 305 kronor, 3 536  
försålda biljetter för en kostnad av 10 620 kronor eller tillsammans kro-  
nor 92 116; för Hällevik: avsända och ankomna 8 062 styckegods, vikt  
401 400 kg och beräknad fraktkostnad 32 040 kronor (däri ingå fisk-  
transporterna som ilgods), 4 034 st. försålda biljetter för 14 100 kronor  
eller tillsammans 46 140 kronor; för Hörviken: avsända och ankomna  
5 779 styckegods, vikt 357 634 kg och beräknad fraktkostnad 32 095 kro-  
nor (inklusive fisktransporterna som ilgods), försålda biljetter 2 669 st.  
för en kostnad av 9 117 kronor eller tillsammans 41 212 kronor. Samman-  
slaget för dessa tre stationer omsluter den där upptagna trafiken för om-  
nämnda månader 179 468 kronor och visar, trots allt, att järnvägen har  
en uppgift att fylla.

Det har talats så mycket om att man skall söka förhindra lands-  
bygdens avfolkning. Det är ganska allmänt känt att Mjällby kommun  
gjort stora ansträngningar för att åstadkomma ett mera differentierat nä-  
ringsliv och därigenom förhindra avfolkning samt höja levnadsstandar-  
den. Ett borttagande av järnvägen som trafikförbindelse betraktas som  
ett bakslag för denna utveckling.

Det enda riktiga är givetvis att bygga om bandelen Sölvesborg—Hör-  
viken, för den låga byggnadskostnad som det blir fråga om, till normal-  
spårigt för all trafik. Ett tänkbart provisorium är att låta banan vara som  
den är, d. v. s. smalspårigt Sölvesborg—Hörviken, med normalspår för

vagnslastgods Sölvesborg—Lister-Mjällby. Skulle inte detta senare för framtiden anses vara ändamålsenligt, och ej heller normalspårig järnväg Sölvesborg—Hällevik, återstår ett alternativ som närmast ansluter till järnvägsstyrelsens förslag, nämligen att bygga fram det befintliga normalspåret någon kilometer från Lister-Mjällby till Listershovuds station. eller samma sträckning som den först utbyggda järnvägen hade och där vägar från de större fiskelägena Hällevik, Nogersund och Hörvik sammanstöta. Vidare att trafiken å normalspåret Sölvesborg—Listershovud inte endast blir vagnslastgods utan även stycke gods, därmed ilgods, så att fisktransporterna kunna försiggå i normal utsträckning. Därav följer att persontrafiken skulle överföras till linjebussar å landsvägarna med bl. a. anslutning till nuvarande stationshus i Hällevik och Hörviken samt att vägarna upprustas för mottagande av den ökade trafiken. För detta senare har vägförvaltningen i Blekinge län ansett att ett anslag av 2 700 000 kronor är erforderligt, varvid man endast räknat med att anordna mötesplatser på en del vägar. Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har ansett att 1 150 000 kronor måste anslås till förbättring av vägarna, innan järnvägsdriften nedlägges, varvid man uteslutit behöflig ny väg Hannetorp—Hällevik. Listers vägnämnd har ansett att denna senare väg jämväl borde komma till stånd och har uttalat sig för vägarbeten för 1 520 000 kronor innan omläggning sker av järnvägstrafiken.

Med åberopande av riksdagens uttalande av år 1946, att det icke bör 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, få vi vördsamt hemställa,

att riksdagen måtte besluta:

1. att bandelen Sölvesborg—Hörviken ombygges till normalspår för all trafik; eller
2. att bandelen Sölvesborg—Hörviken bibehålles som smalspårig järnväg med normalspårigt industrispår för vagnslastgods Sölvesborg—Lister-Mjällby; eller
3. att, under ovan angivna villkor i fråga om upprustning av vägnätet på listerlandet, normalspåret Sölvesborg—Lister-Mjällby utbygges till Listershovuds station för all godstrafik och att persontrafiken å järnvägen Sölvesborg—Hörviken överföres till busslinjer med anknytning till Hälleviks och Hörvikens nuvarande järnvägsstationer.

Stockholm den 26 januari 1955

*Nils B. Hansson*

*Rikard Svensson*

*Elof Hällgren*

*G. Elofsson*

i Vä