

Nr 133

Utlåtande i anledning av väckta motioner angående dels ombyggnad av järnvägen å sträckan Sölvesborg—Hörviken till normalspår m. m. och dels anslag till upprustning av vägarna på Listerlandet.

(4:e avd.)

I årets statsverksproposition har under kapitalbudgeten (bil. 27, s. 80) av föredragande departementschefen anförts följande beträffande frågan om järnvägsdriften på bandelen Sölvesborg—Hörviken.

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 spåraneläggningar samt att meddela styrelsen tillstånd till den linjetrafik för person- och godsbefordran, som genom smalspårsdriftens upphörande kan bli erforderlig.

I anledning härav har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Hällgren m. fl.* (I: 267) och den andra inom andra kammaren av herr *Johnsson* i Kastanjegården *m. fl.* (II: 358), hemställts att riksdagen måtte besluta att bandelen Sölvesborg—Hörviken ombygges till normalspår för all trafik eller att bandelen Sölvesborg—Hörviken bibehålles som smalspårig järnväg med normalspårigt industrispår för vagnslastgods Sölvesborg—Lister-Mjällby eller att, under i motionerna angivna villkor i fråga om upprustning av vägnätet på Listerlandet, normalspåret Sölvesborg—Lister-Mjällby utbygges till Listershuvuds station för all godstrafik och att persontrafiken å järnvägen Sölvesborg—Hörviken överföres till busslinjer med anknytning till Hälleviks och Hörvikens nuvarande järnvägsstationer.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Hällgren m. fl.* (I: 279) och den andra inom andra kammaren av herr *Johnsson i Kastanjegården m. fl.* (II: 359), hemställts att riksdagen av automobilskattemedel måtte anvisa 2 700 000 kronor till upprustning av vägarna på Listerlandet, varav 1 520 000 kronor innan järnvägsdriften i nuvarande form nedlägges.

I *motionerna I: 267 och II: 358* har inledningsvis erinrats om förenämnda departementschefsuttalande. Efter vissa uppgifter om tillkomsten av bandelen Sölvesborg—Hörviken ha motionärerna (s. 3 och 4) bl. a. erinrat om de motioner i ämnet som väckts vid 1946 och 1953 års riksdagar samt om i samband därmed av riksdagen gjorda uttalanden. Motionärerna ha vidare lämnat vissa data rörande Listerlandets befolknings- och kommunikationsförhållanden samt näringsliv m. m. (s. 4—6) och ha därefter i fråga om ovan nämnda av järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t den 26 februari 1954 överlämnade utredning rörande den framtida utformningen av järnvägsförbindelserna på Listerlandet — baserad på 1952 års driftsresultat i fråga om bandelen Sölvesborg—Hörviken — anfört följande.

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

Styrelsen har uppgett 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 stycke-godstrafiken 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 driftsresultat
Alt. I	255
› II	120
› III	— 43
› IV	210

Styrelsen har förordat alternativ IV, vilket innebär att person- och stycke-godstrafiken 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 järn-

vägarna 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 stycke godstrafiken, 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 förbehådat, 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 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.

Efter att ytterligare något ha ingått på vägfrågan samt trafikens storlek på listerbanan ha motionärerna avslutningsvis anført följande.

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

Det enda riktiga är givetvis att bygga om bandelen Sölvesborg—Hörviken, för den låga byggnadskostnad som det blir fråga om, till normalspårig för all trafik. Ett tänkbart provisorium är att låta banan vara som den är, d. v. s. smalspårig 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 Listershuvuds station, eller samma sträckning som den först utbyggda järnvägen hade och där vägar från de större fiskelägena Hällevik, Nordersund och Hörvik sammanstöta. Vidare att trafiken å normalspåret Sölvesborg—Listershuvud inte endast blir vagnslastgods utan även styckegods, 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.

I anslutning härtill har också åberopats 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.

I *motionerna I: 279 och II: 359* har allenast åberopats innehållet i nyss-berörda motioner.

Över motionerna ha efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning yttranden avgivits av länsstyrelsen i Blekinge län, järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen samt arbetsmarknadsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Blekinge län anför följande.

På de skäl som närmare utvecklats i *motionerna I: 267 och II: 358* tillstyrker länsstyrelsen en ombyggnad av bandelen Sölvesborg—Hörviken till normalspår.

Därest ombyggnad av ifrågavarande bandel icke kommer till stånd, måste vägarna förbättras redan före järnvägsdriftens nedläggande. Kostnaderna för sådan upprustning av vägarna ha i samtliga motioner beräknats uppgå till 1 520 000 kronor. Detta belopp utgöres av de beräknade kostnaderna för vägförbättringar 1 150 000 kronor, jämte kostnaderna för nyanläggning av väg å sträckan Hannetorp—Hällevik, 370 000 kronor. Enär befintliga vägar från Hannetorp till Hällevik ha dåligt planläge och ett flertal ur trafiksäkerhetssynpunkt otillfredsställande kurvor, har länsstyrelsen i likhet med motionärerna funnit det vara av stor vikt att en ny vägförbindelse mellan Hannetorp och Hällevik kom till stånd. En sådan förbindelse skulle för övrigt medföra en förkortning av vägen till Hällevik med nära en kilometer. Företaget har trots den begränsade tillgången på medel upptagits i gällande flerårsplan för bygdevägar. Med hänsyn härtill och då vägförvaltningen tidigare funnit, att de totala kostnaderna för en upprustning av vägnätet å Listerlandet kunna beräknas till cirka 2 700 000 kronor, får länsstyrelsen jämväl tillstyrka *motionerna I: 279 och II: 359*.

Järnvägsstyrelsen konstaterar inledningsvis bl. a. att i *motionerna* lämnas en tämligen utförlig redogörelse för utvecklingen och den hittillsvarande behandlingen av Listerlandets kommunikationer. Såvitt styrelsen kan finna, har den nu aktuella frågan emellertid därmed i sak icke tillförts något nytt material, som kan vara ägnat att rubba styrelsens på en ingående utredning grundade ståndpunkt och förslag. Vad motionärerna anfört anses sålunda icke innebära någon vägande erinran mot de kalkyler och slutsatser, som legat till grund för styrelsens ställningstagande.

Efter ett bemötande av vissa i *motionerna* gjorda påståenden rörande styrelsens förenämnda utredning anför styrelsen vidare följande.

För motionärerna synes hela bandelens ombyggande till normalspår för all trafik vara en självklar lösning. För styrelsen såsom ansvarig för statens järnvägars ekonomiska skötsel kunna endast fakta rörande trafikbehov, intäkter och kostnader vara avgörande i valet mellan olika alterna-

tiva åtgärder. I konsekvens härmed har styrelsen ansett sig böra förorda det alternativ, som medför det på lång sikt fördelaktigaste resultatet med samtidigt beaktande av trafikanternas berättigade anspråk på fullgod ersättningstrafik.

Styrelsen övergår härefter till att närmare behandla de i motionerna framförda alternativa yrkandena. Vad angår det första förslaget, nämligen att bandelen Sölvesborg—Hörviken ombygges till normalspår för all trafik, torde styrelsen kunna fatta sig kort under hänvisning till den av styrelsen verkställda, i motionerna refererade utredningen. En dylik åtgärd skulle nämligen sannolikt leda till ytterligare försämring av driftsresultatet.

Det andra alternativet, att bandelen Sölvesborg—Hörviken bibehålles som smalspårig järnväg med normalspårigt industrispår för vagnslastgods Sölvesborg—Lister-Mjällby, skulle innebära en permanentning av nuvarande provisorium, vilket i flera avseenden måste anses olämpligt. Bland olägenheterna med ett dylikt arrangemang må framhållas följande.

Bangårdsombyggnaden i Sölvesborg har icke kunnat fullföljas i avvaktan på definitivt beslut rörande bandelen Sölvesborg—Hörviken. Vid bibehållen smalspårdrift erfordras vissa förändringar av bangården i syfte att ordna smalspårsförbindelser till lokstallet för de smalspåriga rälsbussarnas garagering och underhåll. Minst sex treskenskväxlar måste inläggas, vilket komplicerar och fördyrar säkerhetsanläggningen, varjämte det för normalspårstrafiken helt behövliga spårutrymmet på bangård och i lokstall delvis skulle få tagas i anspråk för smalspårstrafiken.

Särskild rullande materiel (rälsbussar, rälsbussläpvagnar och gods-vagnar) måste avdelas enbart för denna bandel. Detsamma gäller snöröjningsmaterielen, som redan för närvarande är otillfredsställande, speciellt med tanke på banans öppna läge.

På sträckan Lister-Mjällby—Hörviken måste bl. a. rälsen bytas på en sträcka av 6,5 km, ytterligare ett uppställningsspår anordnas i Lister-Mjällby och två vägsäkerhetsanläggningar utföras.

Det säger sig självt, att ett bibehållande av smalspårdriften därutöver allmänt sett medför olägenheter, som det är svårt att närmare specificera, såsom att arbetet blir mera personalkrävande och tungrott till men även för normalspårstrafiken på huvudlinjen.

Ett bibehållande av smalspårdriften kräver för ovan uppräknade åtgärder investeringar om minst 350 000 kronor, i vilket belopp icke inräknats fördyringen av säkerhetsanläggningen i Sölvesborg.

Vad driftkostnaderna beträffar möter det stora svårigheter att fastställa, hur dessa förändrats genom ibruktageandet av normalspåret Sölvesborg—Lister-Mjällby. Mot merkostnaderna för vagnuttagningar på normalspåret stå vissa kostnadsminskningar på smalspåret, men å andra sidan medför treskensdriften på sträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby vissa merkostnader för smalspårstrafiken. Uppskattningsvis torde emellertid den nuvarande trafikeringsformen ställa sig omkring 50 000 kronor dyrare per år än förutvarande renodlade smalspårdrift. Av större intresse är en jämförelse med det av styrelsen förordade alt. IV, vilken utvisar, att fortsatt smalspårdrift parallellt med normalspårdrift för vagnslaster på sträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby skulle kosta inemot 250 000 kronor mera per år än alt. IV. Detta innebär, att driftresultatet bleve närmast jämförligt med resultatet efter hela bandelens ombyggnad till normalspår för all trafik (alt. III). Ifrågavarande lösning måste därför, speciellt i betraktande av de med denna trafikeringsform förknippade allmänna olägenheterna, anses som helt otillfredsställande och kan under inga förhållanden tillstyrkas.

Motionärernas tredje alternativ skiljer sig från styrelsens alt. IV däri att det normalspåriga industrispåret skulle utbyggas till Listershuvud och upplåtas för all godstrafik — även för ilgods — så att fisktransporterna skulle »kunna försiggå i normal utsträckning». Som motiv härför anges, att vägar där sammanstöta från de större fiskelägena Hällevik, Nogersund och Hörviken. Enligt styrelsens förslag äro fisktransporterna emellertid avsedda att utföras dels med lastbil, dels med släpvagnar till vägbussarna, varigenom antalet transportlägenheter för den färska fisken kan förväntas bliva större än under nuvarande förhållanden.

Ehuru det icke direkt utsagts, får det anses uppenbart, att motionärernas förslag i vad gäller normalspåret utdragande till Listershuvud vilar på den förutsättningen, att trafikanterna själva skulle svara för godsets, i varje fall fiskens, transport till närmaste plats vid järnväg. Huruvida det är tänkt, att antalet transportlägenheter från Listershuvud skall vara lika stort som det nuvarande, d. v. s. sju per vardag, framgår icke men får anses troligt med hänsyn till att det rör sig om ilgodstransporter. Styrelsen kan icke finna, att några väsentliga fördelar skulle vinnas för trafikanterna genom denna anordning. Kostnadsmässigt ter sig en anordning med särskilda vagnuttagningar för styckegods till Listershuvud, som i så fall måste bemannas, och tvenne omlastningar (i Listershuvud och Sölvesborg) av större delen av transporterna föga tilltalande, och styrelsen kan av denna anledning icke heller tillstyrka motionärernas tredje alternativ.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen erinrar om sitt den 20 november 1953 avgivna utlåtande till järnvägsstyrelsen i frågan, varav framginge att enligt styrelsens mening vid ett nedläggande av järnvägsdriften kräves en omedelbar investering i de av järnvägen berörda vägarna för ett totalbelopp av 1 150 000 kronor. Styrelsen framhåller vidare bl. a. följande.

Om kostnaderna skola täckas helt av bilskattemedel, synas för ändamålet böra disponeras de medel som stå till Kungl. Maj:ts förfogande för brådskande och oförutsedda företag. Någon detaljprojektering av föreslagna iståndsättningsarbeten är emellertid icke verkställd. De verkliga kostnaderna kunna därför komma att i viss mån avvika från de sålunda angivna.

Styrelsen anser angeläget framhålla att styrelsen finner det betänkligt om en övergång från järnvägsdrift till landsvägstrafik måste ske, innan de avsedda vägarbetena hunnit genomföras. Särskilt vanskliga komma förhållandena att bliva under tjällossningen. Av denna anledning vore det önskvärt att med ett eventuellt nedläggande finge anstå i varje fall till sommaren 1956.

Beträffande de ytterligare medel, som böra investeras i av järnvägens nedläggande berörda vägnät, vill styrelsen framhålla följande.

Även om ett överförande av person- och styckegodstrafiken å sträckan Sölvesborg—Hörviken (å sträckan Lister-Mjällby—Hörviken även vagnlasttrafiken) från järnvägs- till landsvägsbefordran kommer att medföra en ökning av trafiken å berörda landsvägar, blir dock denna ökning i förhållande till den nuvarande trafiken ej av utslagsgivande storlek. Sedan de mest angelägna förbättringsarbetena färdigställts, synas trafikförhållandena å dessa vägar kunna jämföras med förhållandena å andra vägar, där något motsvarande trafiktillskott icke förekommit. För de fortsatta förbättringsarbetena å berörda vägar bör därför vid bedömningen av medelstilledning hänsyn tagas till de andra vägar i länet och landet i övrigt, vilka ävenledes äro i behov av förbättring. Styrelsen är av den mening, att de av järnvägsnedläggelsen aktuella vägföretagen, vilka icke kunna inrymmas i ovan an-

givna belopp (1 150 000 kronor) efter hand i vanlig ordning upptagas i kommande flerårsplaner i den mån medel kunna ställas till förfogande.

Arbetsmarknadsstyrelsen slutligen framhåller att en eventuell ombyggnad av banan till Hörviken knappast synes komma att beröra den allmänna arbetsmarknaden, i det arbetena till största delen kunna bedrivas med statens järnvägars banarbetarpersonal. Styrelsen anser icke heller några svårigheter föreligga att erhålla arbetskraft inom Blekinge län och angränsande delar av Kristianstads län för de vägbyggnadsarbeten, som skulle bli nödvändiga genom inskränkningar i trafiken på järnvägen Sölvesborg—Hörviken.

Utskottet. I årets statsverksproposition har chefen för kommunikationsdepartementet vid sin anmälan av statens järnvägars anslagsbehov bl. a. erinrat om att järnvägsstyrelsen i skrivelse den 26 februari 1954 hemställt om bemyndigande att nedlägga järnvägsdriften på bandelen Sölvesborg—Hörviken och att av anslaget till ombyggnad av blekingelinjerna taga i anspråk 225 000 kronor för ombyggnad av järnvägssträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby till normalspårigt industrispår. Vidare har meddelats, att Kungl. Maj:t genom beslut den 13 augusti 1954 bemyndigat styrelsen att taga i anspråk nämnda belopp av dispositionsanslaget för utläggning av ett normalspår, avsett för vagnslastgods, utmed delsträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby. Departementschefen har samtidigt förklarat sig ha för avsikt att framdeles föreslå Kungl. Maj:t att bemyndiga styrelsen att nedlägga smalspårsdriften på linjen Sölvesborg—Hörviken och riva upp för denna drift avsedda spåraneläggningar samt att meddela styrelsen tillstånd till den linjetrafik för person- och godsbefordran som genom smalspårsdriftens upphörande kan bli erforderlig.

Gentemot den uppfattning som kommit till uttryck i departementschefens uttalande ha i de båda likalydande motionerna I: 267 och II: 358 vissa erinringar framförts. Under hänvisning framför allt till det på Listerhalvön lokaliserade näringslivets behov av goda kommunikationer ha motionärerna sålunda funnit det mest ändamålsenligt, att bandelen Sölvesborg—Hörviken ombygges till normalspår för all trafik. För den händelse yrkandet här om icke skulle vinna riksdagens bifall, ha motionärerna framlagt ytterligare två förslag, innebärande antingen att nyssnämnda bandel bibehålles som smalspårig järnväg med normalspårigt industrispår för vagnslastgods på sträckan Sölvesborg—Lister-Mjällby eller också att sist angivna industrispår utbygges till Listershuvuds station för all godstrafik och att persontrafiken på järnvägen Sölvesborg—Hörviken överföres till busslinjer med anknytning till Hälleviks och Hörvikens nuvarande järnvägsstationer. En förutsättning härför skulle emellertid vara, att vägnätet på Listerlandet upprustades enligt vissa av motionärerna angivna villkor. Under återopande härav har i särskilda motioner — I: 279 och II: 359 — hemställts att riksdagen till förevarande ändamål måtte av automobilskattemedel anvisa 2 700 000 kronor, varav 1 520 000 kronor innan järnvägsdriften i nuvarande form nedlägges.

Utskottet, som på ort och ställe studerat de av motionärerna berörda förhållandena, har vid sin prövning av motionärernas huvudförslag om en ombyggnad till normalspår av bandelen Sölvesborg—Hörviken för all trafik icke kunnat undgå att beakta, att den tunga industriens behov av direkt förbindelse med det normalspåriga järnvägsnätet redan tillgodosetts genom att industrispåret Sölvesborg—Lister-Mjällby numera färdigställts. De gods-transportmängder i övrigt som härvidlag äga intresse synas, såvitt utskottet haft möjlighet att bedöma, icke vara av den art och omfattning, att de ensamma eller ens i förening med den påräkneliga persontrafiken kunna motivera en dylik ombyggnad, helst som det i förevarande fall är fråga om relativt sett mycket korta transportavstånd. Uppmärksammas bör vidare att den nämnda bandelen redan nu uppvisar ett årligt driftunderskott och att detta i händelse av bifall till motionärernas förslag kan väntas ytterligare öka. Utskottet anser sig därför icke kunna tillstyrka, att bandelen Sölvesborg—Hörviken ombygges till normalspår för all trafik.

Såsom av järnvägsstyrelsens remissyttrande framgår äro bestämda olägenheter förbundna med ett bibehållande jämväl för framtiden av nuvarande provisorium beträffande järnvägsdriften på nu avsedda bandel. Med hänsyn härtill kan utskottet ej heller förorda, att motionärernas alternativ II lägges till grund för riksdagens beslut i förevarande spörsmål.

Utskottet vill vidare framhålla, att det enligt dess mening synes sannolikt att Lister-Mjällbys nuvarande ställning såsom industriell huvudort på Listerlandet blir bestående under överskådlig tid framåt. Vid sådant förhållande kan utskottet icke finna tillräckliga skäl vara förebragta för motionärernas tredje alternativ, innebärande att det förut omförmälda industrispåret nu skulle utbyggas till Listershuvuds station och i samband därmed upplåtas för all godstrafik. Därest behov av en spårförlängning framdeles skulle visa sig föreligga, torde frågan därom då få upptagas till prövning av Kungl. Maj:t i sedvanlig ordning.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter finner sig utskottet bära avstyrka bifall till motionerna I: 267 och II: 358. Utskottet är sålunda i likhet med departementschefen av den uppfattningen, att smalspårsdriften på järnvägslinjen Sölvesborg—Hörviken bör upphöra och ersättas med landsvägstrafik.

Innan ett beslut av denna innebörd förverkligas, synes det emellertid utskottet vara ofrånkomligt, att vägnätet på Listerlandet försattes i ett mera tillfredsställande skick, svarande mot den ökning av trafiken som i ett dylikt läge är att vänta. Kostnaderna härför ha av motionärerna uppskattats till 1 520 000 kronor, medan det enligt väg- och vattenbyggnadsstyrelsens mening vid ett nedläggande av järnvägsdriften kräves en omedelbar investering i de därav berörda vägarna för ett sammanlagt belopp av 1 150 000 kronor. Ifrågavarande differens, vilken hänför sig till kostnaden för nyanläggning av väg mellan Hannetorp och Hällevik, ger icke utskottet anledning till annat uttalande än att utskottet förutsätter, att vederbörande vägmyndigheter komma att framlägga förslag till den upprustning av vägarna på Listerlandet

som i händelse av smalspårsdriftens upphörande framstår såsom oundgängligen nödvändig. Utskottet vill vidare framhålla, att i detta sammanhang särskilt bör prövas i vad mån nuvarande stationsbyggnader även efter trafikomläggningen kunna utnyttjas för trafikändamål.

Vad frågan om finansieringen av nämnda upprustning därefter angår delar utskottet väg- och vattenbyggnadsstyrelsens uppfattning, att särskilt anslag för ändamålet icke lämpligen bör anvisas. Med hänsyn till storleken av ännu icke disponerade medel på det ordinarie anslaget till byggande av länsvägar synes detta ej heller vara nödvändigt. En förutsättning för att ifrågavarande upprustning skall kunna påbörjas redan innevarande år är dock, att den medelförbrukningsram som fastställts för vägbyggnadsverksamheten inom Blekinge län får överskridas i erforderlig mån. Övriga av järnvägsnedläggelsen aktualiserade vägföretag torde, såsom väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framhållit, böra i vanlig ordning upptagas i kommande flerårsplaner allteftersom medel kunna ställas till förfogande.

Av det nu sagda framgår, att utskottet ej heller kan tillstyrka bifall till det i de båda likalydande motionerna I: 279 och II: 359 framförda förslaget om anvisande av särskilda medel för upprustning av vägarna på Listerlandet.

Utskottet hemställer,

I. att motionerna I: 267 och II: 358 icke må bifallas av riksdagen;

II. att motionerna I: 279 och II: 359 icke må bifallas av riksdagen;

III. att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört.

Stockholm den 13 maj 1955

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit

från första kammaren: herrar Iwar Anderson, Näsgård, fröken Andersson, herrar Näsström, Pålsson, Hesselbom, Sundelin, Gustaf Andersson, Birger Andersson, Alfred Nilsson, Thun, Bergman, Elfving, Rikard Svensson och Aastrup; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Malmberg i Skövde, Bergström, Andersson i Malmö, Ståhl, Lindholm, Eriksson i Sandby, Svensson i Ljungskile, Åkerström, Hoppe, Johansson i Mysinge, Thapper, Cassel, Svensson i Stenkyrka och fröken Ager.