

## Nr 145

Av herr Hæggblom m. fl., angående ombyggnad till normalspår av järnvägen Kalmar—Berga.

I årets statsverksproposition (bil. 27, s. 86 f.) anför statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet:

Vid av arbetsmarknadsstyrelsen under år 1958 företagen inventering av lämpliga arbeten, som för statens järnvägars del syntes böra intagas i en investeringsreserv för budgetåret 1958/59, har järnvägsstyrelsen upptagit tvenne arbeten, avseende ombyggnad till normalspår av bandelarna Forshem—Gårdsjö och Åtvidaberg—Västervik. I skrivelser den 25 augusti 1956 och den 22 november 1958 har länsstyrelsen i Skaraborgs län hemställt om breddning av bl. a. bandelen Forshem—Gårdsjö. De nämnda ombyggnadsarbetena har icke tidigare anmälts för riksdagen. Dessa arbeten synes enligt min mening böra finnas att tillgå i statens järnvägars investeringsreserv och alltså få påbörjas, om så bedömes lämpligt ur sysselsättningssynpunkt. Kostnaderna för arbetenas utförande förutsattes därvid få bestridas av anslag avsedda för sysselsättning av arbetslösa, dock att kostnaderna för breddning av statens järnvägar icke tillhöriga spåranläggningar i huvudsak torde böra bestridas av respektive intressenter. Slutligen förutsattes, att erforderlig mark för breddningarna av nämnda smalspår ställes till förfogande utan kostnad för statsverket av vederbörande landsting samt eventuellt även av kommunerna.

I anslutning härtill må erinras om att 1956 års riksdag efter förslag av Kungl. Maj:t i proposition nr 95 antog allmän beredskapsstat för budgetåret 1956/57. Till grund härför låg ett av arbetsmarknadsstyrelsen upprättat förslag till investeringsreserv. Denna beredskapsstat gäller allttjämt. Under förutsättning att någon ny beredskapsstat icke kommer att fastställas för budgetåret 1959/60 får vad departementschefen i här ovan citerade delar av statsverkspropositionen anför, om det lämnas utan erinran av riksdagen, till följd att den år 1956 fastställda investeringsreserven kommer att kompletteras med arbetena med ombyggnad till normalspår av bandelarna Åtvidaberg—Västervik och Gårdsjö—Forshem. Bland lämpliga arbeten, som för statens järnvägars del synes böra intagas i investeringsreserven, torde emellertid förutom de ovannämnda järnvägarna jämväl böra upptagas ombyggnad till normalspår av järnvägen Kalmar—Berga med sidolinjen Sandbäckshult—Mönsterås. Såsom skäl härför må anföras följande.

Vid urvalet av objekt till investeringsreserven har arbetsmarknadsstyrelsen följt vissa principer. Den första urvalsprincipen har gällt arbetsobjektens *angelägenhetsgrad*. Den andra urvalsprincipen har varit, att teknisk och administrativ *planläggning* skall kunna genomföras för utförande av företagen under budgetåret.

Vad angår *angelägenhetsgraden* må erinras om att järnvägen Kalmar—

Berga ingår i det komplex av smalspåriga järnvägar, som varit föremål för undersökning av 1943 års järnvägskommitté. Efter att ha avgivit tryckta betänkanden beträffande blekingenätets järnvägar (SOU 1945:8), de smalspåriga järnvägarna i östra Småland och Östergötland (SOU 1948:9) och de smalspåriga västgötabanorna (SOU 1950:14), varigenom större delen av det statliga smalspårsnätet undersökts, avlämnade järnvägskommittén den 27 maj 1952 en plan till Kungl. Maj:t för ombyggnadsarbeten av smalspårsbanor. Kommittén hemställde därvid, att riksdagens beslut om breddning av blekingejärnvägarna skulle förverkligas i snabb takt samt att övriga av kommittén förordade ombyggnadsarbeten ur angelägenhetssynpunkt skulle upptagas i följande ordning:

- A. Ur företagsekonomisk synpunkt räntabla arbeten  
Mariestad—Moholm
- B. Ombyggnadsarbeten att upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram
  1. Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred
  2. Kalmar—Berga
  3. Göteborg—Vara—Skara
  4. Vetlanda—Sävsjö
- C. Ombyggnadsarbeten att upptagas på beredskapsstat
  1. Gårdsjö—Mariestad—Forshem och Gullspång—Torved
  2. Kalmar—Torsås—Karlskrona
  3. Växjö—Hultsfred.

Såsom motivering för det sålunda upprättade förslaget har järnvägskommittén åberopat, att ekonomisk-geografiska omständigheter därvid borde ha medinflytande samt att dylika faktorer i första hand pekade på Småland. Kommittén anför vidare i detta sammanhang:

Ombyggnadsarbetena torde också böra företagas i en sådan ordning, att de landsdelar med större smalspårsnät, som ännu icke fått del av något ombyggnadsarbete, få en hög placering för något av sina ombyggnadsprojekt. Blekinge och angränsande delar av Kronobergs län samt Västergötland bli delaktiga av ombyggnaden genom redan igångsatta arbeten. Däremot har något beslut om breddning ännu icke träffats för ombyggnad av någon av de järnvägar med 891 mm spårvidd, som betjäna vidsträckt område i Småland. Kommittén har därför ansett det angeläget att med hög turordningsplacering under avd. B upptaga vissa Smålandsbanor med 891 mm spårvidd.

Järnvägsstyrelsen har icke tagit ställning till ovannämnda av 1943 års järnvägskommitté den 27 maj 1952 framlagda angelägenhetsgraderade plan för ombyggnad till normalspår av smalspårsbanor. Däremot har järnvägsstyrelsen den 30 april 1948 avgivit yttrande över järnvägskommitténs betänkande rörande de smalspåriga järnvägarna i östra Småland och Östergötland. Därvid har järnvägsstyrelsen med vissa reservationer verkställt en angelägenhetsgradering mellan de olika i detta förslag ingående banlinjerna ävensom avgivit de skäl, på vilka styrelsen grundat denna bedömning av den inbördes ordningsföljden och sin inställning till de särskilda ombygg-

nads- och utbyggnadsförslagen. Järnvägsstyrelsen framhåller dock, att denna gradering icke vore att anse som slutgiltig, enär vid en bedömning härutinnan av *hela* smalspårskomplexet angelägnare objekt kunde framkomma.

Den av järnvägsstyrelsen i ovannämnda yttrande verkställda värderingen och graderingen av järnvägskommitténs förslag innebär i de delar, som här är av intresse, sammanfattningsvis följande:

1. Åtvidaberg—Västervik. Styrelsen hade intet att erinra mot att denna bandel togs med i ett eventuellt principbeslut.

2. Vetlanda—Sävsjö ansåg styrelsen böra kunna medtagas i ett principbeslut.

3. Kalmar—Berga syntes i fråga om angelägenhetsgrad kunna placeras jämsides med bandelen Vetlanda—Sävsjö.

4. Kalmar—Torsås—Karlskrona. Styrelsen ansåg, att ställningstagandet till frågan om ombyggnad av denna bandel borde anstå tills vidare.

5. Växjö—Hultsfred—Västervik. Frågan om denna linjes ombyggnad borde hållas öppen tills vidare i avvaktan på närmare erfarenheter rörande trafikutvecklingen och behovet av ombyggnad.

I anledning av väckta motioner samt i viss anslutning till 1943 års järnvägskommittés förslag hemställde 1953 års riksdag, att en plan för den framtida gestaltningen av det svenska smalspårnätet upprättades (statsutskottets utlåtande nr 9). Som bekant har riksdagens begäran emellertid icke lett till resultat, och statsmakterna har sålunda ännu icke tagit ställning till den av 1943 års järnvägskommitté 1952 framlagda angelägenhetsgraderade planen. Anledningen till att något ställningstagande till den framtida gestaltningen av det svenska smalspårnätet ännu icke kunnat tagas är ju, att detta problemkomplex är föremål för utredning inom 1953 års trafikutredning. Vid 1956 års höstriksdag har statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet (Ak 30 oktober 1956) också betonat, att trafikutredningen hade att taga befattning med spørsmålet angående breddning av olika järnvägar i skilda delar av landet. Departementschefen framhöll dock, att en eventuell breddning också finge ses mot bakgrunden av det allmänna konjunkturläget inom landet och att förändringar i sistnämnda hänseende kunde ur sysselsättnings synpunkt aktualisera en prövning av breddningsfrågan utan samband med det allmänna trafikpolitiska spørsmålet.

Det är uppenbarligen mot denna bakgrund, som frågan om breddning av bandelarna Gårdsjö—Forshem och Åtvidaberg—Västervik kunnat aktualiseras utan att någon plan för ombyggnad av landets smalspårsbanor framlagts. Det kan emellertid icke uteslutas, att läget på arbetsmarknaden kan komma att utvecklas så, att ytterligare arbeten med breddning av smalspåriga järnvägar behöver upptagas som beredskapsarbete. Med hänsyn till angelägenhetsgraden bör därvidlag Kalmar—Berga i första rummet komma i fråga. Järnvägen Kalmar—Berga har icke medtagits i det av järnvägsstyrelsen 1956 framlagda nedläggningsprogrammet. Någon tvekan om det fortsatta beståndet av järnvägen Kalmar—Berga råder sålunda icke. Järnvägsstyrelsens ovannämnda yttrande rörande 1943 års järnvägskommittés

betänkande beträffande de smalspåriga järnvägarna i östra Småland och Östergötland får också anses innebära, att järnvägsstyrelsen icke har något att erinra emot att järnvägen Kalmar—Berga vid lämplig tidpunkt ombygges till normalspår.

Vad beträffar bandelen Mönsterås—Sandbäckshult (12 km) utgör den en del av den smalspåriga järnvägen Mönsterås—Fagerhult. Ifrågavarande järnväg har intagits i det ovannämnda av järnvägsstyrelsen år 1956 framlagda nedlägningsprogrammet. En sedermera beträffande här berörda järnväg verkställd nedlägningsutredning har emellertid inskränkts till att avse delsträckan Sandbäckshult—Fagerhult (58 km), som i en den 29 januari 1958 av järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t gjord framställning föreslagits till nedläggning. Den närmaste anledningen till att järnvägsstyrelsen begränsat framställningen om nedläggning till att avse delsträckan Sandbäckshult—Fagerhult är att Skogsägarnas cellulosaaktiebolag uppfört en större sulfatfabrik vid kusten cirka 10 km norr om Mönsterås. Tillkomsten av denna fabrik samt den allmänna industriella expansionen i Mönsterås har ändrat förutsättningarna för järnvägsdrift å bandelen Mönsterås—Sandbäckshult, och någon nedläggning av ifrågavarande bandel torde icke vidare kunna ifrågasättas. Efter en ombyggnad av järnvägen Kalmar—Berga till normalspår skulle alltså bandelen Sandbäckshult—Mönsterås komma att utgöra en isolerad smalspårig sidolinje. Då detta måste medföra uppenbara järnvägstekniska olägenheter, bör även bandelen Sandbäckshult—Mönsterås av rationaliseringsskäl ombyggas till normalspår i samband med en ombyggnad av järnvägen Kalmar—Berga. Av här anförda skäl bör följaktligen bland arbeten, som för statens järnvägars del bör intagas i investeringsreserven, jämväl upptagas bandelen Sandbäckshult—Mönsterås.

Vad angår den andra principen vid urvalet av objekt till investeringsreserven har, såsom ovan anförts, uppställts det villkoret, att en viss grad av teknisk och administrativ planläggning skall föreligga. Principen har varit, att planläggningen skall ha fortskridit så långt, att företagen helt eller delvis skall kunna genomföras under budgetåret (se proposition nr 95 år 1956, s. 3 och 162). Därest järnvägsombyggnader skall utnyttjas för sysselsättning i en arbetsmarknadskris, erfordras emellertid förberedelser, som delvis är mycket tidskrävande. Detta förhållande understrykes av arbetsmarknadsstyrelsen i ett den 9 april 1948 avgivet yttrande över 1943 års järnvägskommittés ovannämnda betänkande beträffande de smalspåriga järnvägarna i östra Småland och Östergötland. I nyssnämnda yttrande anförde arbetsmarknadsstyrelsen vidare:

Därest smalspårsombyggnader i östra Småland och Östergötland skola ingå i investeringsreserven, är det av denna anledning lämpligt, att redan nu fattas principbeslut i frågan. Detta skulle möjliggöra att viss planläggning, tillhörande de första förberedelsestadierna, påbörjas utan dröjsmål. Järnvägskommittén har framhållit, att ändring av stadsplaner och kommunikationsleder måste vidtagas i vissa orter, som beröras av de ifrågasatta järnvägsombyggnaderna. Dessa förslag äro beroende av järnvägarnas gestaltning. Även med hänsyn härtill synes ett definitivt ställningstagande

från statsmakternas sida i fråga om järnvägarnas framtida utformning vara önskvärt.

Vad beträffar bandelarna Ätvidaberg—Västervik och Gårdsjö—Forshem torde den tekniska och administrativa planläggningen för en ombyggnad till normalspår ha fortskridit så långt, att en ombyggnad kan påbörjas omedelbart. Vad angår järnvägen Kalmar—Berga med sidolinjen Mönsterås—Sandbäckshult har något motsvarande planlägningsarbete icke utförts. Vid nu angivna förhållande skulle ett beslut om upptagande i investeringsreserven av järnvägen Kalmar—Berga med sidolinjen Mönsterås—Sandbäckshult innebära, att den tekniska och administrativa planläggningen för en ombyggnad omedelbart skulle kunna påbörjas. Såsom framgår av det ovan anförda talar starka skäl för att ett beslut, som medger att planläggningen för ombyggnad till normalspår av här ifrågavarande bandelar omedelbart kan påbörjas, kommer till stånd utan dröjsmål.

Med hänvisning till vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte besluta, att bland arbeten, som för statens järnvägars del bör intagas i investeringsreserven för budgetåret 1958/59, jämväl bör upptagas ombyggnad till normalspår av järnvägen Kalmar—Berga med sidolinjen Sandbäckshult—Mönsterås.

Stockholm den 27 januari 1959

*Sven Svensson*  
i Krokstorp

*John Johansson*  
i Gränö

*Einar Hægglom*  
*Stig Alemyr*