

## Nr 152.

Ankom till riksdagens kansli den 24 maj 1946 kl. 1 em.

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

(4:e avd.)

I propositionen nr 235 har Kungl. Maj:t, under återopande 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 skrivelse den 10 maj 1938 hemställde utsedda ombud för stadsfullmäktige i Karlshamn om förstatligande och ombyggnad till normal spårvidd av Karlshamn—Vislanda järnväg. Sedermera gjorde den s. k. Blekingeutredningen i skrivelser den 24 maj och den 6 augusti 1938 framställning bland annat i fråga om förstatligande och ombyggnad av dels Karlshamn—Vislanda järnväg och dels Blekinge kustbanor. Vid sistnämnda skrivelse voro fogade vissa preliminära utredningar och kostnadsberäkningar.

Över de nu nämnda framställningarna avgav järnvägsstyrelsen den 21 november 1942 utlåtande och föreslog därvid, att sakkunniga måtte tillkallas för utredning rörande ombyggnad helt eller delvis av de till det s. k. Blekingenätet hörande smalspåriga järnvägarna.

Den 24 september 1943 bemyndigade Kungl. Maj:t dåvarande chefen för kommunikationsdepartementet att tillkalla högst sju sakkunniga för att inom departementet biträda med utredning rörande ombyggnad av smalspåriga järnvägar m. m.

De sakkunniga, som antagit benämningen 1943 års järnvägskommitté, hava den 9 januari 1945 avgivit två betänkanden rörande Sveriges smalspåriga järnvägar, del I Allmänna synpunkter och del II Blekingenätets järnvägar. Den första delen innehåller alltså allmänna synpunkter på ombyggnad av smalspåriga järnvägar och deras rationalisering, under det att den andra delen innefattar förslag till ombyggnad av Blekingenätets linjer av 1067 mm spårvidd. Förslag rörande övriga smalspåriga järnvägar avser kommittén att framlägga senare. Två ledamöter, herrar Palander och Söderling, voro delvis av skiljaktig mening.

Över betänkandena ha efter remiss yttranden avgivits av järnvägsstyrelsen, väg- och vattenbyggnadsstyrelsen, statskontoret (endast del II), riksräkenskapsverket, kommerskollegium (med överlämnande av yttranden från kooperativa förbundet, Sveriges grossistförbund, Sveriges köpmannaförbund,

Sveriges industriförbund, Skånes handelskammare samt Smålands och Blekinge handelskammare), lantbruksstyrelsen (med överlämnande av yttrande från Sveriges lantbruksförbund), chefen för försvarsstaben, länsstyrelsen i Kronobergs län (med överlämnande av yttranden från landstingets förvaltningsutskott, hushållningssällskapets förvaltningsutskott och stadsfullmäktige i Växjö), länsstyrelsen i Blekinge län (med överlämnande av yttranden från landstingets förvaltningsutskott, hushållningssällskapets förvaltningsutskott samt stadsfullmäktige i Karlskrona, Karlshamn, Ronneby och Sölvesborg), länsstyrelsen i Kristianstads län (med överlämnande av yttranden från landstingets förvaltningsutskott, hushållningssällskapet och stadsfullmäktige i Kristianstad), länsstyrelsen i Hallands län, investeringsutredningen och 1944 års trafikutredning.

### 1943 års järnvägskommitté.

#### Allmänna synpunkter.

Kommittén framhåller, att en järnvägs transportförmåga i stort sett icke är så mycket beroende av spårvidden i och för sig som fastmer av linjens tekniska skick. Utan ombyggnad men med förbättringar i olika avseenden av järnvägsanläggningen torde man följaktligen kunna i viss utsträckning öka en smalspårig järnvägs transportstandard. Kommittén har därför ansett sig böra framlägga förslag icke blott till ombyggnad utan även till förbättringar av anordningarna för trafiken, vilka skulle taga sikte på att höja den tekniska standarden och därmed prestationsförmågan hos smalspårslinjerna. Kommittén framhåller härvidlag betydelsen av att järnvägarna oavsett spårvidden städse utnyttja den tekniska utvecklingens landvinningar, så att järnvägarnas transportförmåga motsvarade trafikanternas behov av snabba och punktliga förbindelser.

De förbättringar, som gjorde smalspårsbanorna mera likvärdiga med normalspåriga linjer, skulle emellertid enligt kommittén draga höga kostnader, nära nog jämförliga med kostnaderna för ombyggnad till normalspår. Åtskilliga olägenheter, föranledda av förekomsten av olika spårviddssystem, såsom nackdelarna av godsets omlastning, skulle alltjämt kvarstå.

Beträffande *kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse vid spårvidderna 1 435, 1 067 och 891 mm* har järnvägsstyrelsen på kommitténs föranstaltande verkställt utredning. Densamma hänför sig till de delar av Blekingenätet, som tidigare tillhörde Blekinge kustbanor och Växjö—Tingsryds järnväg, och baseras på 1938 års förhållanden men med lönekostnader enligt det för statens järnvägar sedan den 1 juli 1939 gällande avlöningsreglementet.

Resultatet av utredningen visar, att de sammanlagda årliga kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse för angivna järnvägar uppgå till 3 550 000 kronor vid normalspår, 3 448 000 kronor vid 1 067 mm:s spårvidd och 3 404 000 kronor vid 891 mm:s spårvidd, eller respektive 3 och 4 procent lägre vid smalspår än vid normalspår. De konstaterade skillnaderna äro en-

ligt järnvägsstyrelsens mening representativa för de olika spårvidderna och kunna därför rent allmänt användas som jämförelsetal för driftkostnaderna för det fall att en banas spårvidd ändras.

Kommittén erinrar, att efter ombyggnad av en smalspårig järnvägslinje till normalspårig densamma i drifhänseende inginge såsom en del av hela det normalspåriga järnvägsnätet. Därmed vunnes ett antal för drift, underhåll och förnyelse betydelsefulla fördelar, såsom minskat behov av reserv och bättre utnyttjande av rullande materiel, möjlighet att inrätta flera direkta personvagnar, mindre tomdragning av vagnar, minskad växling och snabbare vagnomsättning, förenklingar i den tekniska utrustningen för föreningsstationer samt slutligen ett mindre tidskrävande och billigare underhåll av den rullande materielen. I sammanhanget erinrar kommittén även om kostnaderna för den omlastning av vagnslastgoods, som föranledes av att olika spårvidder finnas.

I fråga om *ombyggnadsarbetenas lämplighet ur sysselsättningssynpunkt* uttalar kommittén, att dylika arbeten vore synnerligen väl lämpade såsom arbetsobjekt vid en arbetsmarknadskris icke endast på den grund, att de sysselsatte ett jämförelsevis stort antal arbetare på själva platsen för ombyggnaden, utan även i följd därav, att materialbehovet kunde tillfredsställas inom landet, varigenom den för konjunkturväxlingarna känsliga tunga industrien stimulerades.

Beträffande *ordningen för ombyggnad av smalspåriga järnvägar* erinrar kommittén, att dess undersökningar enligt meddelade direktiv skulle sammanföras i en i stora drag utformad, på nödiga kostnadsberäkningar baserad preliminär plan, ägnad att tjäna till ledning för de ansvariga myndigheternas och statsmakternas framtida politik beträffande utveckling och förbättring av smalspårsbanornas resurser i avseende å spåranläggningar och rullande materiel.

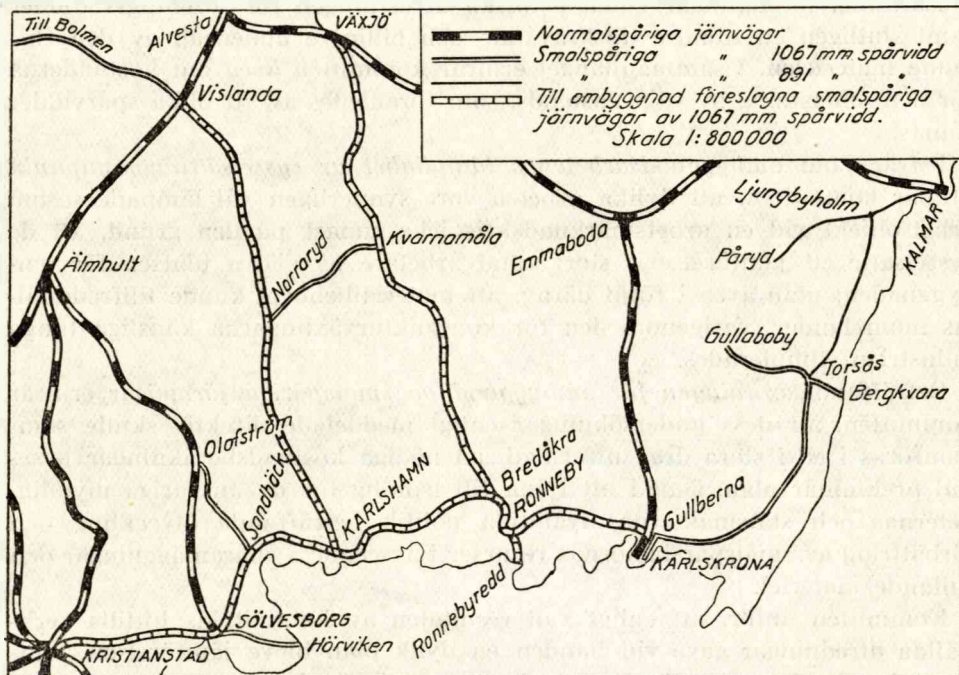
Kommittén anför, att enligt vad resultaten av kommitténs hittills verkställda utredningar gäve vid handen en dylik plan bleve jämförelsevis omfattande. Tydligt vore därför, att planens realiserande måste bliva en fråga på lång sikt. Ur sysselsättningssynpunkt talade starka skäl för att förlägga ombyggnadsarbetena till perioder av lågkonjunktur. Erfarenheten visade, att konjunkturerna förededde ständigt fortgående förändringar. Skulle ombyggnadsarbetena ansluta sig till fluktuationerna i konjunkturerna, vore det icke säkert, att ett påbörjat ombyggnadsarbete kunde slutföras under den lågkonjunktur under vilken det igångsatts. Det syntes ur olika synpunkter vara mest ändamålsenligt, att ombyggnad av en smalspårsbana så planerades, att ombyggnaden kunde slutföras i ett sammanhang. Härigenom syntes utöver fördelar för trafikanterna jämväl andra fördelar stå att vinna. Den för ombyggnaden erforderliga kapitalinvesteringen komme omedelbart till avsedd nytta. De med ombyggnaden förenade driftsekonomiska fördelarna i fråga om personal och materiel kunde till gagn för den önskade rationaliseringen av järnvägsdriften bringas i tillämpning utan tidsutdräkt, och behövliga dispositioner beträffande nyanskaffning av rullande materiel torde med sikte på framtiden säkrare kunna träffas.

Blekingenätets järnvägar.

*Linjernas omfattning och teknisk beskrivning av desamma.*

Kommittén har ägnat andra delen av sitt betänkande åt de smalspåriga järnvägar av 1 067 mm spårvidd, vilka ha sin huvudsträckning i Blekinge. Dessa ha en längd av 531 km och befinna sig så när som linjen Halmstad—Bolmen i statens ägo.

Blekingenätets järnvägar framgå av denna karta över järnvägarna i Blekinge och angränsande delar av Skåne och Småland:



I betänkandet har lämnats en utförlig redogörelse rörande linjernas tekniska skick. Av redogörelsen framgår bland annat följande.

Rälsen är på många bandelar starkt sliten, och rälsbyte torde vara ofrånkomligt under de närmaste tio åren. Vidare är det nödvändigt att under den närmaste tiden utbyta och förstärka ett antal broar. Säkerhetsanläggningar av mera modernt slag finnas endast på ett fåtal stationer, och stationernas mötesspår äro otillräckliga vid stark trafik. Lokens medelålder är hög: hälften av dem äro mera än 40 år gamla. De äro i allmänhet för små och för svaga att draga större tåg med högre hastighet. Deras kapacitet motsvarar icke utvecklingens krav. Person- och godsvagnparken är ävenledes jämförelsevis ålderdomlig. Den rullande materielen är på det hela taget föråldrad och i stort behov av förnyelse. Nyanskaffning har under senare tid blott ägt rum i mycket begränsad omfattning.

*Olika alternativ till förbättring av Blekingenätets järnvägar.*

Kommittén redogör för de olika utvägar som kunna komma ifråga för förbättring av Blekingenätet. På grundval av uppgifter, lämnade av järnvägsstyrelsen, har kommittén sammanställt kostnadsberäkningar för de olika alternativen. Kostnadsuppgifterna hänföra sig till 1939 års prisnivå, höjd med 20 procent. För vinnande av ett rättvisande resultat vid jämförelse mellan de olika åtgärderna har den tidsperiod, under vilken dessa antagas genomförda, i samtliga fall ansetts böra omfatta tio år och för att underlätta beräkningarna tänkts vara förlagd till åren 1945—1954. I det följande skall lämnas en kortfattad redogörelse för de olika alternativen.

*A. Ersättningsanskaffning vid fortvarighetstillstånd.*

Även om järnvägarna endast skola bibehållas i fortvarighetstillstånd kräves enligt kommitténs mening rälsbyte på så gott som samtliga linjer. Det vore vidare ofrånkomligt att ombygga och förstärka ett antal broar. Kostnaderna härför skulle för linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö uppgå till 4 miljoner kronor. Den rullande materielen skulle draga en förnyelsekostnad av 5,5 miljoner kronor.

*B. Upprustning med bibehållen spårvidd.*

Kommittén påvisar också möjligheten att genom förbättrade tekniska anordningar öka kapacitet, hastighet och bekvämlighet även med bibehållande av den smala spårvidden. Dessa tekniska förbättringar taga sikte på förstärkning av broar och spåröverbyggnader, förbättring av omlastningsanordningarna, ökning av antalet överföringsvagnar samt höjning av den rullande materielens standard. Beträffande kustlinjen Karlskrona—Kristianstad har räknats med att högsta tillåtna hastigheten skulle höjas från 60 till 80 km per timme och högsta lokaxeltrycket ökas från 8,9 till 12 à 13 ton. Kommittén anser det vara tillräckligt att på detta sätt upprusta endast linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Medelsbehovet för upprustning av bananläggningen skulle för de tre linjerna uppgå till sammanlagt 12,7 miljoner kronor och för anskaffning av ny rullande materiel till 7,9 miljoner kronor.

*C. Ombyggnad till normalspår.*

De av kommittén förutsatta tekniska normerna för ombyggnad innefatta, förutom själva breddningen, en förstärkning av banan för att medgiva ett högsta lokaxeltryck av 18 ton samt en högsta hastighet för lokdragna tåg av 90 km/tim. på kustlinjen och 80 km/tim. för linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Medelsbehovet för ombyggnad av själva bananläggningarna beräknas för samtliga tre linjer till 27,5 miljoner kronor och för rullande materiel till antingen 2,6 miljoner kronor under förutsättning att behövt antal lok och godsvagnar kunna ställas till förfogande från statens järnvägars övriga normalspåriga linjer eller till 12,8 miljoner kronor om jämväl lok och godsvagnar skola anskaffas.

## D. Inspikning till 891 mm spårvidd.

Kommittén anför att de särskilt ur järnvägsekonomisk synpunkt framträdande olägenheterna med ett isolerat järnvägsnät med spårvidden 1067 mm skulle kunna till en del elimineras genom att spårvidden ändrades till 891 mm. Därigenom finge Blekingenätet direkt anslutning till det stora smalspårsnät, som från Växjö och Torsås i söder sträcker sig till Örebro i norr. Den nu mellan de båda smalspårsnäten försiggående omlastningen i Växjö och i Torsås skulle därigenom bortfalla. Då det med hänsyn till trafikomfattningen på kustlinjen icke kunde sättas ifråga att föreslå denna linje till inspikning, komme nya omlastningsstationer att uppstå i Karlshamn och Bredåkra. Därjämte kvarstode omlastning på de orter, där de inspikade linjerna hade anknytning till nuvarande normalspårslinjer.

Kostnaderna för en inspikning av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö beräknas uppgå till något mer än 0,5 miljoner kronor. Härtill kommer kostnaden för anskaffning av behövlig ny rullande materiel.

Sammanfattningsvis åberopar kommittén följande tabell över medelsbehovet under 10-årsperioden 1945—1954.

Linje	Medelsbehov milj. kronor		
	Rullande materiel	Bananläggning	Summa
<b>A. Ersättningsanskaffning för att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd</b>			
Karlskrona—Kristianstad . . . . .	3·2	1·9	5·1
Karlshamn—Vislanda . . . . .	1·3	1·0	2·3
Bredåkra—Växjö . . . . .	1·0	1·1	2·1
Summa	<b>5·5</b>	<b>4·0</b>	<b>9·5</b>
<b>B. Upprustning vid bibehållen spårvidd.</b>			
Karlskrona—Kristianstad . . . . .	4·7	7·0	11·7
Karlshamn—Vislanda . . . . .	1·9	3·0	4·9
Bredåkra—Växjö . . . . .	1·3	2·7	4·0
Summa	<b>7·9</b>	<b>12·7</b>	<b>20·6</b>
<b>C. Ombyggnad till normalspår.</b>			
a) om endast personvagnar anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.			
Karlskrona—Kristianstad . . . . .	1·5	15·7	17·2
Karlshamn—Vislanda . . . . .	0·6	6·1	6·7
Bredåkra—Växjö . . . . .	0·5	5·7	6·2
Summa	<b>2·6</b>	<b>27·5</b>	<b>30·1</b>
b) om jämväl lok och godsvagnar skola anskaffas under tioårsperioden 1945—1954.			
Karlskrona—Kristianstad . . . . .	7·3	15·7	23·0
Karlshamn—Vislanda . . . . .	3·0	6·1	9·1
Bredåkra—Växjö . . . . .	2·5	5·7	8·2
Summa	<b>12·8</b>	<b>27·5</b>	<b>40·3</b>

*Driftkostnader.* Driftkostnadsutredningen har kommittén begränsat till linjen Karlskrona—Kristianstad. Resultatet av utredningen rörande denna linje upptager de årliga kostnaderna för drift, underhåll och förnyelse till 2 644 000 kronor vid normalspår och 2 597 000 kronor vid 1 067 mm spårvidd.

*Kommitténs förslag.* Kommittén har vid prövning av olika förbättringsåtgärder utgått från det medelsbehov, som är nödvändigt för att hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd.

I fråga om de olika linjerna inom Blekingenätet anför kommittén, att trafiken på linjen Karlskrona—Kristianstad vore av hög storleksordning och i relation till trafiken å övriga linjer inom Blekingenätet den ojämförligt största. Linjens trafikintensitet vore väsentligt starkare än för någon annan statsägd smalspårsbana och fullt jämförlig med åtskilliga ej obetydliga förstatligade normalspårsbanor, t. ex. Borås—Alvesta, Kalmar—Nässjö, Malmö—Simrishamn och Ystad—Eslöv. Med hänsyn härtill torde en ombyggnad av denna linje — även om ombyggnaden icke vore företagsekonomiskt motiverad — på längre sikt stimulera näringslivet i de bygder linjen genomlöpte och bidra till, att den här befintliga mycket talrika befolkningen lättare kunde finna utkomstmöjligheter. Kommittén hyste följaktligen starkt grundade förhoppningar, att en investering av det för ombyggnaden erforderliga kapitalet skulle medföra gynnsamma samhällsekonomiska verkningar samt komma nutida och framtida generationer till godo.

Linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö hade ur järnvägsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter icke samma betydelse som linjen Karlskrona—Kristianstad, varför en ombyggnad av förstnämnda båda linjer enbart med beaktande av dessa synpunkter icke kunde förordas. Av chefen för försvarsstaben hade emellertid framhållits, att ur riksförsvarets synpunkt linjerna Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda vore de bland Blekingenätets linjer, som i första hand borde ifrågakomma till ombyggnad, under det att linjen Bredåkra—Karlshamn—Kristianstad först därefter borde ombyggas. De sålunda framförda önskemålen vore av sådan natur att avgörande vikt i detta fall måste tillmätas dem. En ombyggnad enbart av linjen Karlskrona—Kristianstad skulle ur riksförsvarets synpunkt tydligen vara oförmånlig, när därigenom en bruten trafiklinje skulle uppstå mellan Karlskrona—Ronneby—Bredåkra—Växjö. Härtill komme, att ombyggnaden av samtliga ifrågavarande linjer till normalspår skulle — såsom kommittén redan påvisat — medföra vissa trafiktekniska och driftsekonomiska fördelar. För linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö gällde givetvis även, att en ombyggnad kunde förväntas befrämja näringslivets utveckling inom respektive trafikområden. Det kunde tillika förväntas att, sedan linjen Karlskrona—Kristianstad blivit normalspårig, krav skulle inom en icke allt för avlägsen framtid komma att resas på ombyggnad av de övriga två linjerna.

Medelsbehovet för en ombyggnad av själva bananläggningen Karlskrona—Kristianstad med sidolinje till Ronnebyredd beräknades uppgå till 15,7 miljo-

ner kronor samt av linjerna Karlshamn--Vislanda och Bredåkra--Växjö till 6,1 respektive 5,7 miljoner kronor eller sammanlagt 27,5 miljoner kronor. Där-  
est en upprustning av tidigare angiven art av linjerna Karlshamn--Vislanda  
och Bredåkra--Växjö skulle tvinga sig fram för höjande av linjernas trafik-  
kapacitet med bibehållen spårvidd, skulle medelsbehovet härför uppgå till  
3,6 miljoner kronor utöver det förutnämnda medelsbehovet av 2,1 miljoner  
kronor för att hålla sagda två linjer i fortvarighetstillstånd. Det ökade me-  
delsbehov, som en ombyggnad av dessa två linjer krävde i förhållande till  
kostnaden för samma linjers upprustning, stannade vid 6,1 miljoner kronor.

I det nu anförda har kommittén tagit hänsyn till medelsbehovet för ban-  
anläggningarna. Med hänsyn till rådande och förutsebara trafikförhållanden  
under tioårsperioden 1945—1954 torde man enligt kommittén kunna räkna  
med att vid ombyggnad nyanskaffning av ånglok och godsvagnar uppsköttes  
till efter periodens utgång, vilket skulle innebära att det under tioårsperio-  
den aktuella anslagsbehovet för rullande materiel å samtliga tre linjer efter  
en ombyggnad av desamma beräknades uppgå till 2,6 miljoner kronor, där-  
av 1,5 miljoner kronor på linjen Karlskrona—Kristianstad.

Med hänsyn till det anförda, och med särskilt beaktande av vad från mili-  
tärt håll framhållits, har kommittén ansett sig böra — utöver linjen Karls-  
krona—Kristianstad — jämväl föreslå ombyggnad till normalspår av linjerna  
Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Ombyggnaden av samtliga lin-  
jer ansåges böra ske i ett sammanhang. Förutom att en rad olägenheter und-  
vekes, skulle man vinna en icke obetydlig besparing i ombyggnadskostnaden  
genom att provisoriska anordningar i Karlshamn och på sträckan Bredåkra  
—Ronneby—Ronnebyredd icke behövde utföras.

Vad beträffar linjen Norreryd—Kvarnamåla har kommittén icke funnit till-  
räckliga skäl att nu föreslå linjen till ombyggnad. Tills vidare syntes trafiken  
å densamma böra upprätthållas, varvid rälsbuss borde användas för person-  
trafiken och lokomotor jämte behövt antal överföringsvagnar för gods-  
trafiken. Vid en framtida prövning torde till övervägande böra upptagas,  
om linjen skulle ombyggas eller om då rådande förhållanden kunde göra  
en nedläggning möjlig.

Beträffande linjen Sölvesborg—Hörviken anser sig kommittén icke kunna  
förorda, att banan ombygges till normalspår. Kommittén kan emellertid un-  
der nu rådande förhållanden icke heller förorda, att banan nedlägges. Kom-  
mittén föreslår i stället att frågan om banans framtida ställning upptages till  
förnyad prövning i så god tid, att avgörande kan fattas före den tidpunkt  
ombyggnaden av huvudlinjen är genomförd. Skulle det vid förnyad pröv-  
ning visa sig lämpligt att i fortsättningen bibehålla banan, måste kostnads-  
krävande anordningar vidtagas för dess anslutning till den ombyggda huvud-  
linjen.

Sidolinjen Sandbäck—Olofström bör enligt kommitténs uppfattning ned-  
läggas senast då linjen Karlskrona—Kristianstad blivit ombyggd.

Vidkommande åter linjen Vislanda—Bolmen—Halmstad har kommittén  
kommit till den uppfattningen, att linjen icke för närvarande behöver om-  
byggas till normalspår.



Till frågan om järnvägslinjen Gullberna—Torsås framtida gestaltning förklarar kommittén sig vilja återkomma i samband med behandlingen av de smalspåriga Kalmarjärnvägarna.

Sammanfattningsvis anför kommittén, att kommittén under sitt utredningsarbete vid sammanträden och konferenser med representanter för myndigheter och näringsliv i Blekingebygderna fått ett bestämt intryck av att befolkningen i dessa bygder främst önskade, att järnvägarna genom en ombyggnad sattes i fullgott skick, och att åtgärderna härutinnan ginge före en fortsatt ombyggnad av vägnätet. I anslutning härtill och under hänvisning till vad kommittén tidigare anfört understryker kommittén angelägenheten av att ombyggnaden av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö icke uppsköttes till en obestämd framtid. Kommittén förordar följaktligen, att statsmakterna snarast möjligt måtte fatta beslut angående ombyggnaden och att å allmän beredskapsstat erforderliga anslag för ombyggnad av de tre linjerna måtte upptagas.

Kommittén har i annat sammanhang framhållit, att när de sålunda föreslagna investeringarna vore till övervägande del icke direkt räntabla, desamma borde hållas utanför det statens järnvägars kapital, som vid taxerättningen beräknades förräntat med trafikinkomster.

### **Departementschefen.**

Departementschefen har anfört följande.

Samfärdseln till lands har under de senaste årtiondena i huvudsak ombesörjts av två trafikmedel, järnvägar och landsvägarnas motorfordon. Dessa båda trafikmedel komplettera varandra, och intel av dem kan i ett land med mångsidigt näringsliv undvaras. I teknisk utveckling har flyget visserligen under kriget hunnit långt och torde säkerligen inom jämförelsevis få år komma att betyda mycket även för vårt lands interna kommunikationsbehov. För masstransport och för att tillfredsställa resebehovet hos det stora flertalet av vårt folk lär dock järnvägarnas ställning under lång tid framåt förbliva obruten. I likhet med 1943 års järnvägskommitté hyser jag alltså den uppfattningen, att järnvägarna alltjämt måste betecknas såsom stommen i vårt lands transportsystem. Järnvägarna, och särskilt de elektrifierade linjerna, äro i stort sett oberoende av import av förnödenheter och kunna således hållas i gång även under en fullständig avspärrning av vårt land. Med beaktande av dessa omständigheter är jag med kommittén ense därom, att järnvägssystemets bevarande och utveckling utgöra en grundläggande förutsättning för att de samhälleliga trafikuppgifterna lösas på lämpligaste sätt. Från dessa utgångspunkter bör varje ur allmän ekonomisk synpunkt försvarbar åtgärd vidtagas, som är ägnad att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Ett led i strävandena härför utgör sammanförandet i en hand av ledningen för landets nu splittrade järnvägsnät. Såsom en annan betydelsefull åtgärd härutinnan framstår ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga. Kommittén har också i sitt principbetänkande starkt understrukt fördelarna av ett enhetligt järnvägssystem överhuvud taget. De mest påtagliga fördelarna härav äro i huvudsak, att transportererna i allmänhet kunna utföras på ett snabbare och ur trafikteknisk synpunkt mera rationellt sätt än eljest, vartill kommer, att vagnparken — särskilt godsvagnarna — kan utnyttjas effektivare.

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 samhällliga 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. Icke obetydliga delar av vårt land, Blekinge, Småland, Östergötland, Västergötland och Roslagen, ha att lita till sådana järnvägar. Ur landsbygds- och befolkningspolitiska synpunkter är det sålunda motiverat, att samhället ägnar denna fråga uppmärksamhet.

I den till kommitténs betänkande rörande Blekingenätets järnvägar fogade ekonomisk-geografiska undersökningen har gjorts gällande, att de dåliga järnvägskommunikationerna varit starkt bidragande till den ekonomiska eftersläpningen i dessa trakter. Uteslutet är icke, att utredningar inom andra trakter med smalspåriga järnvägar skola ge enahanda resultat. Uppenbart är, att det är svårt att rent siffermässigt bevisa, att en breddning av järnvägarna och en förbättring av transporttjänsten i övrigt skola medföra ökad utveckling och därmed även ett tillgodoseende i önskvärd utsträckning av kravet på förräntning av det i nyanläggningarna nedlagda kapitalet. Även om investeringar för ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspåriga enligt kommitténs mening endast i undantagsfall kunna bli direkt räntabla, finner kommittén, att dylika investeringar ändock böra betraktas såsom ur allmän synpunkt motiverade, om de medföra samhällliga fördelar. Kommittén hävdar vidare, att investeringar av detta slag icke böra inräknas i statsjärnvägarnas förräntningspliktiga kapital och följaktligen ej få påverka taxesättningen för järnvägstransporter. Vid bedömandet av hithörande frågor torde de näringspolitiska synpunkterna böra tillmätas väsentlig betydelse. Det är tydligt, att det för näringslivet måste vara av utomordentlig vikt att den del av produktionen, som representeras av transporten, blir så effektiv som möjligt. Härmed åsyftas icke blott billiga frakter och frihet från omlastning utan även möjlighet till snabb lastning och lossning samt snabba transporter.

Ett positivt ställningstagande till frågan om förbättring av järnvägarna behöver icke innebära, att en lämplig utveckling av landsvägarna eftersättes. Jag har redan framhållit att järnvägar och landsvägar komplettera varandra. Därav synes följa, att en samordning av statens investeringar i järnvägar och landsvägar bör eftersträvas. Genom att numera vägväsendet för-

statligats hava möjligheterna vidgats att på olika sätt ordna en för bygderna tillfredsställande samfärdsel och att därvid taga hänsyn till önskvärdheten av den samlade trafikapparatusens lämpliga dimensionering efter trafikbehovet.

I sitt betänkande rörande Blekingenätets järnvägar finner kommittén det vara ur järnvägsteknisk och järnvägsekonomisk synpunkt nödvändigt, att statsmakterna inom en mycket nära framtid fatta beslut om åtgärder beträffande dessa järnvägar. Kommittén anser det ovedersägligt, att järnvägarna icke i sitt nuvarande skick kunna fullgöra föreliggande transportuppgifter. Då bristfälligheter icke i samma grad förefinnas vid övriga av staten ägda smalspåriga järnvägar, har kommittén funnit sig föranlåten att i första hand upptaga Blekingenätets järnvägar till utredning och, utan avvaktan på resultatet av kommitténs utredningsarbete i övrigt, framlägga förslag rörande desamma.

Hela sydöstra Sverige — sålunda förutom Blekinge och angränsande delar av Kronobergs län även Kalmar län — har lämnats utanför det statliga järnvägsbyggandet och därvid av olika skäl kommit att få ett i flera avseenden splittrat och otillfredsställande järnvägsnät. Av kommitténs redogörelse rörande Blekingejärnvägarnas tekniska förhållanden framgår jämväl, att dessa järnvägars nuvarande tekniska standard är mindre tillfredsställande och att den rullande materielen är föråldrad och försliten. Erinras må ock, att järnvägsstyrelsen redan i sitt inledningsvis omnämnda, den 21 november 1942 dagteknade utlåtande betonat angelägenheten av att utan dröjsmål få till stånd förbättringar. Sedan dess ha snart fyra år gått, och eftersom några nämnvärda nyinvesteringar under tiden icke skett, ha järnvägsanläggningarna jämte den rullande materielen helt naturligt ytterligare försämrats. Järnvägsstyrelsen har också i sitt över kommitténs förslag avgivna yttrande ånyo understrukit behovet av snara åtgärder, och länsstyrelsen i Blekinge län har i sitt yttrande ansett ombyggnaden vara av så hög angelägenhetsgrad, att den borde igångsättas så snart förhållandena kunde göra det möjligt.

Även från andra utgångspunkter har en förbättring av järnvägskommunikationerna i denna del av landet ansetts påkallad. Kommittén erinrar om de uttalanden som gjorts från representativa företrädare för näringslivet inom Blekingejärnvägarnas trafikområden, att bristerna i kommunikationssystemet äro i hög grad beroende av järnvägarnas smala spårvidd och därav föranledda svårigheter vid övergång till anslutande normalspåriga järnvägar. Den förut omnämnda ekonomisk-geografiska utredningen synes även giva belägg för att de dåliga järnvägsförbindelserna varit en bidragande orsak till den ringa utvecklingen av näringslivet. Från länsmyndigheterna och i ärendet hörda lokala organ har hävdats, att bleve blott järnvägsnätet ombyggt och förbättrat, så bleve därmed förutsättningar givna för en kraftig utveckling av den i många avseenden svagt utvecklade landsända, som Blekingenätets järnvägsområde representerar. Det förebragta materialet visar även, att förutsättningar för en utveckling av näringslivet äro för handen. Betydande industriföretag finnas redan inom Blekingejärnvägarnas trafikområden, trots de relativt ogynnsamma transportbetingelserna.

Kommittén har sammanfattningsvis uttalat, att åtgärder för förbättring av Blekingejärnvägarna äro av behovet väl motiverade. I de avgivna yttrandena synes samslämmighet råda därom, att ingripande åtgärder måste vidtagas för att förläna järnvägstrafiken å Blekingenätet den effektivitet och ändamålsenlighet, som tiden kräver och nutida teknik gör möjlig. 1944 års trafikutredning har emellertid ansett det vara mindre lämpligt att nu fatta beslut angående Blekingenätet utan att ha tillgång till en preliminär plan rö-

rande hela smalspårnätet, vilken kunde giva besked om de vidare ekonomiska konsekvenserna av en ombyggnad av Blekingenätet. En sådan ombyggnad kunde nämligen få prejudicerande betydelse för andra liknande ombyggnadsfrågors bedömande. Även ur andra synpunkter vore det enligt utredningens mening önskvärt, att Blekingeområdets trafikproblem inordnades i ett större sammanhang.

Kommittén, som till ingående prövning upptagit de olika möjligheter, vilka beträffande järnvägssystemet i Blekinge stå till buds, har funnit, att det är tekniskt möjligt att även utan förändring av spårvidden åstadkomma förbättringar genom banteknisk upprustning samt elektrifiering eller motorisering av tågdriften. Emellertid framhåller kommittén, att även efter en sådan upprustning de med smalspårssystemet förenade olägenheterna av omlastningen på övergångsstationerna skulle kvarstå. Kommittén anser tillika, att upprustningen jämväl ur kostnadssynpunkt framstår såsom oförmånlig och huvudsakligen har teoretiskt intresse för att belysa storleken av det medelsbehov, som — utöver genomförandet av en upprustning av banorna — behöves för att jämväl bredda desamma. En ombyggnad till normalspår under antagna tekniska förutsättningar skulle däremot enligt kommitténs uppfattning icke blott medföra en genomgripande upprustning av bana och rullande materiel utan även eliminera samtliga med det nuvarande splittrade järnvägssystemet förenade nackdelar.

Av vad nu anförts framgår, att det här gäller ett avgörande som, trots vad 1944 års trafikutredning härutinnan anfört, icke längre bör uppskjutas. Om inga nyinvesteringar göras, komma Blekingebanorna på grund av den föråldrade och förslitna materielen att inom få år icke längre kunna tillfredsställa fullgöra sina trafikuppgifter. Redan nu föreligga svårigheter att behörigt sköta trafiken. Åtgärder för att rusta upp järnvägarna kräva emellertid avsevärda investeringar. Kommittén har utrett medelsbehovet för olika alternativ till förbättring av de tre viktigaste linjerna, nämligen Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, vid en prisnivå motsvarande 1939 års, ökad med 20 procent, allt under förutsättning att förbättringsåtgärderna genomföras under en till åren 1945—1954 förlagd tioårsperiod. Även de minst omfattande åtgärder, som enligt kommittén kunna komma i fråga, nämligen att vid bibehållen spårvidd hålla järnvägarna i fortvarighetstillstånd, skulle kräva en kostnad av 9,5 miljoner kronor. Om linjerna därjämte skulle upprustas för att bättre kunna tillfredsställa behovet av snabbare transporter, skulle kostnaden uppgå till 20,6 miljoner kronor. Ombyggnad till normalspår av samma linjer skulle kräva en kostnad av 30,1 miljoner kronor, varav 27,5 miljoner kronor för bananläggningen och 2,6 miljoner kronor för en begränsad anskaffning av rullande materiel. En utgift på närmare 10 miljoner kronor till förbättring av Blekingejärnvägarna torde därför under alla förhållanden vara ofrånkomlig.

Åtgärderna för Blekingenätets förbättring böra bedömas ur synpunkten av vad som är samhällsekonomiskt bäst. Enligt kommitténs utredningar giver en rent företagsekonomisk bedömning av erforderliga investeringar för en ombyggnad till normal spårvidd till resultat, att en för järnvägen tillfredsställande räntabilitet icke för närvarande kan påräknas. En sådan ombyggnad av kustlinjen Karlskrona—Kristianstad skulle enligt kommitténs uppfattning emellertid på längre sikt stimulera näringslivet i de bygder, som linjen genomlöper, och bidra till att den här befintliga, mycket talrika befolkningen lättare kunde finna utkomstmöjligheter. Kommittén hyser följaktligen förhoppningar, att en investering av det för ombyggnaden erforderliga kapitalet skall medföra gynnsamma samhällsekonomiska verkningar samt komma nutida och framtida generationer till godo. Även om linjerna Karlshamn—Vis-

landa och Bredåkra—Växjö icke ur järnvägsekonomiska och samhällsekonomiska synpunkter ha samma betydelse som kustlinjen, har — med hänsyn väsentligen till militära och försvarspolitiska skäl — kommittén dock ansett även dessa linjer böra ombyggas.

Ombyggnad till normalspår av kustlinjen har i de avgivna yttrandena livligt tillstyrkts av så gott som samtliga hörda myndigheter och sammanslutningar. Sålunda har järnvägsstyrelsen uttalat, att av den av kommittén förebrogta utredningen syntes tydligt ådagalagt, att linjen hade sådan trafikuppgift och betydelse, att den såvitt möjligt borde ifrågakomma till ombyggnad, liksom ock att den härvid borde sättas före varje annan av staten ägd smalspårig järnväg. 1944 års trafikutredning har visserligen anfört vissa skäl mot en ombyggnad och därvid åberopat, att utredningen vid en normal trafikpolitisk bedömning icke kunnat finna, att ombyggnaden skulle medföra sådana fördelar i förhållande till de ekonomiska uppföringarna, att den borde ingå som ett led i den förbättring av hygdens trafikförhållanden, som även utredningen funne rättvis och rimlig. Ehuru med tvekan har utredningen likväl med hänsyn till föreliggande särskilda skäl tillstyrkt, att ombyggnaden upptoges i den statliga investeringsreserven, därvid driften å banan förutsattes få en motoriserad inriktning.

Även jag har kommit till den uppfattningen, att en ombyggnad av kustlinjen Karlskrona—Kristianstad är motiverad ur allmänna samhällsekonomiska synpunkter, då linjen ovedersägligen utgör huvudleden i länets kommunikationer och har en förhållandevis livlig trafik.

Kommitténs ställningstagande till ombyggnaden av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö har väsentligen motiverats av militära skäl. Kommittén har jämväl närmare belyst de svårösta byggnads- och trafiktekniska problem som uppkomma, om kustlinjen skall ombyggas till normalspår, under det att de förstnämnda två linjerna skola bibehållas med nuvarande spårvidd eller inspikas.

Såsom framgår av redogörelsen för de inkomna yttrandena hava olika åsikter gjort sig gällande rörande lämpligheten av att ombygga linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till normalspår. Såsom skäl mot en ombyggnad ha främst åberopats farhågor för att det för ombyggnad erforderliga kapitalet ej skulle komma att lämna någon som helst avkastning samt att den höjning av driftkostnaderna, som skulle följa med ombyggnaden, näppeligen skulle bliva kompenserad av någon motsvarande inkomstökning.

Uppenbart är, att en ombyggnad endast av kustlinjen icke skulle medföra det enhetliggörande av spårvidderna, som särskilt i fråga om vagnhållning och snabbare transporttider är av betydande värde. Vid en till kustlinjen begränsad ombyggnad skulle visserligen olägenheterna av den brutna spårvidden minskas i omfattning men förflyttas till delvis andra knutpunkter, där olägenheterna alltjämt skulle bestå. Vidare skulle ett bibehållande av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö vid smal spårvidd medföra betydande olägenheter i Karlshamn och inom Ronnebyområdet. Bibehållandet av smalspåret skulle även konservera de för närvarande allt annat än rationella bangårdsförhållandena i Växjö. Även om dessa linjer äro relativt trafiksvaga, utgöra de likväl för näringslivet inom de bygder de genomlöpa betydelsefulla transportleder, icke minst för jord- och skogsbruket. På grund härav och med hänsyn jämväl tagen till försvarspolitiska skäl anser jag mig kunna förorda, att linjerna ombyggas till normalspår. Jag utgår därvid i likhet med järnvägsstyrelsen från, att den merkostnad, som ett medtagande i ombyggnadsprogrammet av dessa båda linjer föranleder, till viss del kom-

mer att uppvägas av de fördelar även ur järnvägsekonomisk synpunkt, som detta mera vittomfattande ombyggnadsprojekt kan väntas medföra.

Var angår de av staten ägda bandelar, vilka ingå i Blekingenätet men icke blivit av kommittén föreslagna till ombyggnad, nämligen Sandbäck—Olofström, Norraryd—Kvarnamåla, Sölvesborg—Hörviken, Vislanda—Bolmen och Gullberna—Torsås, har kommittén ansett, att den förstnämnda linjen skall nedläggas sedan kustlinjen blivit ombyggd, att frågan om gestaltningen av den sistnämnda linjen bör upptagas först i samband med behandlingen av de smalspåriga Kalmarjärnvägarna och att de övriga tre linjerna tills vidare skola bibehållas vid nuvarande spårvidd.

Tydligt är, att det ur järnvägsekonomisk synpunkt ställer sig dyrbart att för den korta järnvägssträckan Sandbäck—Olofström avdela särskild materiel som bleve mycket dåligt utnyttjad. Ingen station på sträckan har längre vägvstånd än 5,5 km till station vid angränsande banor. På grund härav och med beaktande av vad kommittén härutinnan anfört torde bandelen böra nedläggas senast då kustlinjen blivit ombyggd.

I fråga om bandelarna Norraryd—Kvarnamåla och Sölvesborg—Hörviken har i yttranden, avgivna av myndigheter och sammanslutningar med lokal förankring, bestämt hävdats, att desamma borde ombyggas i samband med ombyggnaden av andra sträckor. Å andra sidan ha järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat, att bandelarna i fråga borde nedläggas om icke förr så i varje fall när den av kommittén föreslagna ombyggnaden skett och nu rådande gemenskapsförhållanden i avseende å lok och vagnar icke längre kunna bestå. I sakens nuvarande läge är jag emellertid ej beredd att upptaga frågan om sagda bandelar till slutlig prövning. Jag förutsätter dock, att järnvägsstyrelsen ägnar denna fråga liksom även frågan om den fortsatta järnvägsdriften å sträckan Vislanda—Bolmen särskilt intresse och till Kungl. Maj:ts inkommer med förslag så snart förhållandena det påkalla.

Kommittén har framhållit lämpligheten av att vederbörande landsting och städer bidraga till och underlätta en ombyggnad genom utfästelse om fri mark. Mot förslaget ha erinringar framförts endast från remissinstanser i Kristianstads län. Jag finner vad kommittén härutinnan anfört värt beaktande och förutsätter att, sedan statsmakterna tagit ställning till ombyggnadsfrågorna, de olika lokala intressenterna skola genom samverkan på allt sätt underlätta realiserandet av statsmakternas beslut.

I det föregående har framhållits, att en förbättring av Blekingenätets järnvägar är angelägen. Den av mig nu förordade ombyggnaden bör därför icke uppskjutas någon längre tid. Icke desto mindre anser jag mig med hänsyn till statsfinansiella skäl och läget på arbetsmarknaden böra tills vidare föreslå, att ombyggnaden icke må utföras förrän dylika arbeten befinnas erforderliga såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft. Av vad investeringsutredningen anfört framgår, att ombyggnaden i detta avseende delvis är av betydande värde.

Jag övergår härefter till frågan om behovet av medel för genomförande av ombyggnadsprogrammet. Härvid må erinras, att kommittén beräknat medelsbehovet för bananläggningen till 27,5 miljoner kronor, därvid kommittén dock räknat med 1939 års priser ökade med endast 20 procent. I nuvarande läge synes snarare ett 40-procentigt tillägg till dessa priser böra läggas till grund för kostnadsberäkningen, och man erhåller då en kostnadssumma av omkring 32 miljoner kronor. Ombyggnaden giver även anledning till anskaffning i ökad omfattning av normalspårig rullande materiel, medan samtidigt behovet av smalspårmateriel minskas. Kommittén har beräknat medelsbe-

hovet för den rullande materielen under tioårsperioden 1945—1954 till 2,6 miljoner kronor, om endast personvagnar skola anskaffas, och till 12,8 miljoner kronor, om jämväl lok och godsvagnar skola beställas. Eftersom ett enhetliggörande av järnvägssystemet i fråga om spårvidden möjliggör användning av redan befintlig normalspårig materiel å de breddade linjerna, kan anskaffningen av ny rullande materiel till de ombyggda linjerna avpassas efter då rådande trafikomfattning och tillgång på rullande materiel inom hela det normalspåriga järnvägsnätet. Det föreligger sålunda icke anledning att nu taga ställning till medelsbehovet för anskaffning av rullande materiel. Medel härför böra ställas till förfogande i vanlig ordning, d. v. s. efter av järnvägsstyrelsen därom årligen gjorda framställningar, i vilka vederbörlig hänsyn får tagas till det ökade behovet av normalspårig materiel och det minskade behov av smalspårsmateriel, som ombyggnaden kommer att för-  
anleda.

Det nu aktuella medelsbehovet uppgår sålunda till 32 miljoner kronor. Anslag för ändamålet bör lämpligen anvisas å allmän beredskapsstat. Enligt vad järnvägsstyrelsen upplyst, lära för ombyggnadsföretaget under nästa budgetår kunna utföras arbeten av grovarbetskaraktär för en kostnad av högst 5 miljoner kronor. Skulle en förändring beträffande landets stålförsörjning medgiva, att redan i samband med företagets påbörjande beställningar av broöverbyggnader och andra materialkrävande arbeten kunna göras, torde kostnaderna för arbeten under budgetåret kunna höjas intill 8 miljoner kronor. Anslaget å beredskapsstat synes böra anvisas med sistnämnda be-  
lopp. Till frågan härom torde jag senare i dag få återkomma i samband med behandlingen av övriga frågor om anslag å beredskapsstat för budgetåret 1946/47.

Anmärkas må, att kostnadsbeloppet 5 miljoner kronor beräknats motsvara arbetstillfällen om inemot 300 000 dagsverken, huvudsakligen för grovarbetare. Kunna jämväl broöverbyggnader m. m. påbörjas under nästa budgetår, kan detta uppskattas medföra arbetstillfällen om 40 000 å 50 000 dagsverken, till större delen för arbetare inom verkstadsindustrien. Motsvarande arbetsstyrkor uppgå till inemot 1 200 respektive 200 årsarbetare. Med hänsyn till den tid som, efter det statsmakterna tagit ställning till ombyggnadsföretaget, kräves för detaljprojektering av detsamma, kunna arbetena emellertid icke påbörjas i större omfattning förrän under loppet av hösten 1946, varför de arbetsstyrkor, som behöva sättas in för fullt utnyttjande under budgetåret 1946/47 av de angivna arbetstillfällena, bliva större än de nyss beräknade.

Järnvägsstyrelsen har förutsatt, att medel för själva ombyggnaden komma att anvisas på sådant sätt att de icke öka statens järnvägars räntepliktiga kapital. Kommittén har visserligen räknat med att de för ombyggnaden investerade medlen icke bliva ur företagsekonomisk synpunkt räntabla. Jag håller det emellertid icke för utslutet, att en viss partiell förräntning skall ernås genom den ökning av trafiken, som en förbättrad transporttjänst kan förväntas medföra. Med hänsyn till svårigheten att i nuvarande läge överblicka alla på avskrivningsfrågan inverkan förhållanden synes det icke ändamålsenligt att redan nu slutgiltigt bestämma, att det anslagsbelopp, som för ombyggnadsföretaget må komma att anvisas å beredskapsstat, till ingen del skall ingå i statens järnvägars förräntningspliktiga kapital. Det torde få ankomma på chefen för finansdepartementet att framdeles upptaga frågan om den avskrivningsåtgärd, som härutinnan kan bliva erforderlig. Därvid lära böra särskilt beaktas, att ombyggnaden fallt träda i stället för en eljest ofrånkomlig upprustning av bananläggningarna.

### Motioner.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehåft dels en inom andra kammaren av herr *Nolin m. fl.* väckt motion (II: 469), vari hemställt, 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 en likaledes inom andra kammaren av herr *Adolfsson* väckt motion (II: 508), vari hemställt, att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 235 måtte besluta, att de i denna föreslagna ombyggnaderna av järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till normalspår skola påbörjas så snart de tekniska förberedelserna härför fullbordats, samt uttala sig för att även linjerna Sölvesborg—Hörviken och Norraryd—Kvarnamåla måtte ombyggas till normalspår.

I fråga om de skäl motionärerna åberopat till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna.

### Utskottet.

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 utskottet 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 ställt 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. Utskottet vill icke för-



neka, 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 alltjämt att vara smalspårig — skulle då ha kunnat närmare bedömas. Säsom 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 utskottets mening berättigat att till särskild behandling upptaga frågan om Blekingenätets förbättring. Utskottet 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. Utskottet har funnit vad departementschefen i princip anfört till stöd för ombyggnadsalternativet bärande och vill för sin del förorda, att de åtgärder, som finnas böra vidtagas, bestämmas med utgångspunkt från att ombyggnad till normalspår kommer till stånd.

Vad härefter angår frågan i vilken omfattning Blekingenätet bör ombyggas finner utskottet i likhet med departementschefen, 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. Utskottet tillstyrker sålunda 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:t 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 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 tillgodo-seende 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 finner utskottet 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 uppoffringarna 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 får utskottet förorda, att järnvägsstyrelsen 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.

I motionen II: 508 har bland annat hemställts, att beslut nu måtte fattas om att ombyggnadsåtgärderna skola påbörjas så snart de tekniska förberedelsearbetena avslutats. I det föregående har utskottet förordat, att vissa plane-

ringsarbeten snarast igångsättas. Utskottet vill i detta sammanhang framhålla, att tidpunkten för ombyggnadsarbetenas igångsättande måhända icke uteslutande kan bestämmas med hänsyn till läget på arbetsmarknaden. Det av utskottet förordade principbeslutet får nämligen anses innebära, att mer avsevärda till nuvarande spårssystem hänförliga förbättringsarbeten icke kunna ifrågakomma. Då, såsom tidigare framhållits, banornas materiel är föråldrad och försliten lärer därför ombyggnaden icke kunna uppskjutas någon längre tid. Det torde emellertid böra ankomma på järnvägsstyrelsen att för Kungl. Maj:t framlägga de förslag, som ur denna synpunkt kunna finnas motiverade. Utskottet kan sålunda icke tillstyrka motionen i denna del.

Vad departementschefen i övrigt anfört och föreslagit har icke givit utskottet anledning till erinran.

Under återopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

a) att riksdagen må besluta, att linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skola ombyggas till normalspår;

b) att motionen II: 508 i vad den avser tidpunkten för påbörjandet av ifrågavarande ombyggnad ej må av riksdagen bifallas;

c) att riksdagen må, i anledning av motionerna II: 469 och II: 508, sistnämnda motion i vad den avser ombyggnad till normalspår av linjerna Sölvesborg—Hörviken och Norra-ryd—Kvarnamåla, giva tillkänna vad utskottet rörande de i motionerna avhandlade frågorna anfört.

Stockholm den 24 maj 1946.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Lindström, Gränebo, Larsson, Andrén, Karl Andersson, Mannerskantz, Gustaf Ivar Anderson, Berling, Petersson, Hesselbom* och *Ivar Persson*; samt

från andra kammaren: herrar *Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Ward, Falla, Bergström, Andersson* i Malmö, *Pettersson* i Dahl, *Malmborg* i Skövde, *Lindholm, Holmström, Åkerström* och *Thapper*.

---