

## Nr 242.

Av herr **Eskilsson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar m. m.

I proposition nr 60 föreslår Kungl. Maj:t, att Norsholm—Västervik—Hultsfreds järnvägar skola förvärvas av staten och enligt upprättat avtal införlivas med statsbanenätet senast den 1 juli 1949. Enligt avtalets § 9 har förutsatts, att bandelarna Åtvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred av staten skola ombyggas till normal spårvidd. Skulle sådan ombyggnad ej ha kommit till stånd före utgången av år 1968, skall bolaget erhålla gottgörelse med 750 000 kronor.

Med tanke på det i dessa trakter svagt utbyggda vägnätet komma de sålunda planerade järnvägsombyggnaderna att hälsas med den största tillfredsställelse, icke minst av de kringliggande industrierna med deras krav på väsentligt förenklad och förbilligad transporttjänst. Men också med hänsyn till den alltjämt pågående avfolkningen av landsbygden skulle den tilltänkta kommunikationsförbättringen vara av stor betydelse för de berörda trakterna.

Emellertid äger förslaget också vissa allvarliga nackdelar. Genom att ombyggnaden av bandelen Västervik—Norsholm begränsas till att omfatta endast sträckan Västervik—Åtvidaberg, medan sträckan Åtvidaberg—Norsholm fortfarande skulle förbli smalspårig, har man ställt de kring denna sistnämnda sträcka liggande kommunerna i ett mycket prekärt läge. Enligt 1943 års järnvägskommittés förslag, varpå den nu framlagda propositionen bygger, kommer sträckan endast att få rent lokala trafikuppgifter i framtiden. Persontrafiken skall ombesörjas av landsvägsbussar, och sträckan i fråga behöver endast hållas öppen för trafik med vagnslastgods.

Detta förslag har inom de berörda kommunerna väckt både förvåning och farhågor för framtiden. Hittills har bygden nämligen haft snabba och tätta förbindelser både lokalt med Linköping, Norrköping och Åtvidaberg och för trafiken på längre bort liggande orter. Posttrafiken har likaledes varit mycket god, och för godstrafiken är också väl sörjt. De flesta av dessa fördelar komma emellertid att gå förlorade, om breddningen begränsas till sträckan söder om Åtvidaberg, och detta kommer givetvis att betyda ett avsevärt avbräck i den kommande utvecklingen. Persontrafiken på sträckan Åtvidaberg—Norsholm har under de senare åren betydligt ökat tack vare de goda och snabba förbindelser, som skapats genom räls-

bussarna, och skogsprodukter utlastas i ganska stor utsträckning från dessa skogrika bygder. Den industriella verksamheten längs bandelen representeras av några sågverk och mindre verkstäder, men även här har det liksom i andra bygder under senare år strävats efter ett utökat inslag av småindustri och hantverk. När det gäller att på detta vis skapa ett mera differentierat näringsliv och därigenom motverka den pågående flykten från landsbygden, utgöra goda järnvägsförbindelser ett huvudvillkor. Detta åberopas av 1943 års järnvägskommitté som ett skäl för breddning av södra delen av ifrågavarande järnväg; det gäller i lika hög grad för bygden runt sträckan Åtvidaberg—Norsholm. I sitt yttrande över järnvägskommitténs betänkande framhöll också länsstyrelsen i Östergötland, att starka skäl talade för att även sistnämnda bandel borde göras normalspårig.

Med stöd av ovanstående får jag hemställa,

att riksdagen i samband med beslut om statsförvärv av järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred måtte uttala att när ombyggnaden av bandelen Västervik—Åtvidaberg till normalspårig blir aktuell, frågan om utbyggnad av bredspårsnätet ända till Norsholm upptages till prövning eller i varje fall åtgärder vidtagas, så att bygdens järnvägskommunikationer icke försämras.

Stockholm den 9 mars 1949.

*Carl Eskilsson.*

---