

Nr 350.

Av herrar **Nolin** och **Nilsson** i Bästekille, *om anslag till ombyggnadsarbeten å järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö.*

I 1943 års järnvägskommittés betänkande framlades bl. a. förslag till ombyggnad till normalspår av järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Kommittén lämnade därvid också en utförlig redogörelse för dessa linjers tekniska skick, varvid bl. a. anfördes:

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

Frågan anmäldes för riksdagen genom proposition nr 235 vid 1946 års riksdag. Statsutskottets utlåtande i anledning av propositionen och de i samband med densamma väckta motionerna utmynnade i bl. a. en hemställan »att riksdagen måtte besluta att linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skulle ombyggas till normalspår». Riksdagen biföll utskottets hemställan, och med bifall till en i proposition nr 211 gjord hemställan anvisade samma års riksdag å allmän beredskapsstat för budgetåret 1946/47 ett investeringsanslag av 8 milj. kr. till nämnda ändamål.

I riksdagens år 1949 församlade revisorers berättelse har frågan tagits upp till utförlig granskning, och revisorerna framhålla bl. a.:

»Då genom propositionen 1946: 235 förslag förelades riksdagen om en ombyggnad till normalspår av järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö underströks av föredragande departementschefen, att frågan om en förbättring av blekingenäätets järnvägar vore angelägen och att den förordade ombyggnaden därför icke

borde uppskjutas någon längre tid. Av statsfinansiella skäl och med hänsyn till läget på arbetsmarknaden ansågs ombyggnaden dock icke böra utföras förrän dylika arbeten befundes erforderliga såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft. I enlighet härmed åtföljdes riksdagens principbeslut i frågan icke av någon medelsanvisning i vidare mån än att å allmän beredskapsstat ett belopp av 8 miljoner kronor ställdes till förfogande för här berörda ändamål. Riksdagen uttalade emellertid samtidigt, att tidpunkten för ombyggnadsarbetenas igångsättande måhända icke uteslutande kunde bestämmas med hänsyn till läget på arbetsmarknaden.

Sedermera har järnvägsstyrelsen av Kungl. Maj:t erhållit ett allmänt bemyndigande att vid underhåll av och materielanskaffning för smalspåriga järnvägslinjer, vilka jämlikt riksdagens beslut framdeles skola ombyggas till normalspåriga, i lämplig utsträckning vidtaga sådana åtgärder som kunna underlätta införande i sinom tid av normalspårdrift. Enligt av revisorerna under hand inhämtade upplysningar ha emellertid några mera omfattande arbeten icke igångsatts med stöd av detta bemyndigande. De av järnvägsstyrelsen vidtagna åtgärderna ha sålunda i huvudsak inskränkts till omdikningar och breddning av järnvägsbankar i mindre skala samt grusning o. d. i samband med det normala underhållet, varjämte även visst rälsutbyte ägt rum. Av riksdagen förutsatta planeringsåtgärder för bl. a. markfrågans lösande synas ej heller ha kommit till utförande i någon större utsträckning.

Revisorerna ha under en resa i Blekinge haft tillfälle att närmare studera de ifrågavarande järnvägsförhållandena. Revisorerna ha därvid bidragts uppfattningen, att förevarande spörsmål är en angelägenhet av största vikt för länet, icke minst ur näringsekonomiska och befolkningspolitiska synpunkter. Visserligen ha under senare år en del nya industrier förlagts till Blekinge, men å andra sidan torde vara uppenbart, att de praktiska olägenheterna av skilda slag som sammanhånga med smalspårdriften måste verka starkt hämmande på en av många skäl önskvärd vidareutveckling av landsdelens näringsliv. Framför allt med hänsyn till den starka utflyttningen från landsbygden synes behov föreligga av en ökad industriell differentiering, vilken kan förväntas leda till ökade arbetstillfällen och förbättrade utkomstmöjligheter. Även i rent tekniskt avseende få de ifrågavarande järnvägslinjerna anses vara i hög grad eftersatta.

För egen del vilja revisorerna understryka de uttalanden som tidigare i skilda sammanhang gjorts till förmån för en förbättring av blekingenäätets järnvägar. Anledningen till att en dylik förbättring icke omedelbart kunnat komma till stånd är, såsom av det föregående framgår, att finna i den omständigheten, att de i princip beslutade ombyggnadsarbetena ansetts böra ske först i samband med allmänna åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft. Statsmakternas ifrågavarande beslut torde emellertid

böra ses mot bakgrunden av då ännu rådande farhågor för att efterkrigstiden skulle komma att utmärkas av en betydande arbetslöshet. Någon sådan arbetslöshet har dock icke uppstått, och frågan om igångsättande av offentliga beredskapsarbeten av större omfattning lärer, därest icke exceptionella förhållanden inträffa, icke bliva aktuell inom en näraliggande framtid. Detta innebär att de allmänna förutsättningar, på vilka förberörda beslut grundades, helt förändrats. En följd härav är å andra sidan, att tidpunkten för ombyggnadsarbetenas programenliga påbörjande framflyttats på obestämd tid, vilket icke kan anses vara rimligt eller gagneligt. Revisorerna vilja därför ifrågasätta, huruvida icke med hänsyn härtill det förevarande spörsmålet bör upptagas till förnyad prövning. Det torde finnas desto starkare skäl att icke betrakta detta problem enbart såsom en sysselsättningsfråga, som riksdagen själv vid principbeslutets fattande givit uttryck åt den i det föregående redan återgivna uppfattningen, att ett avgörande härutinnan måhända finge träffas under beaktande av även andra omständigheter än de rent arbetsmarknadspolitiska.»

I berättelsen anfördes vidare:

»Det må i förevarande sammanhang vidare erinras om att blekingejärnvägarnas materiel redan vid 1940-talets början ansågs vara föråldrad och starkt sliten. Sedan dess ha förhållandena härutinnan otvivelaktigt ytterligare förvärrats. Järnvägsstyrelsen har med anledning härav sett sig nödsakad att företaga viss nyanskaffning av ånglok, lokomotorer, rälsbussar m. m. Kostnaderna härför kunna enligt från styrelsen inhämtade uppgifter beräknas till närmare 4 miljoner kronor, vari även ingår värdet av beställd materiel. Revisorerna finna det tveksamt, huruvida en dylik nyanskaffning — för vilken medel äskats i sådana former att riksdagen, åtminstone i vad gäller nyinköp av rälsbussar och därtill hörande släpvagnar, saknar möjlighet att bedöma för vilka banor materielen vore avsedd — kan anses stå i överensstämmelse med vad statsmakterna avsett och uttalat i samband med 1946 års principbeslut i frågan. Investeringar av detta slag torde även på längre sikt ställa sig relativt dyra, enär den rullande materielen självfallet måste undergå kostnadskrävande ändringsarbeten i samma mån som banorna byggas om till annan spårvidd. Fråga är om icke investeringar av samma storleksordning i arbeten för banornas breddning skulle i längden givit bättre resultat för det allmänna.»

Statsutskottet, som vid 1950 års riksdag hade att behandla revisorernas berättelse jämte i ämnet väckta motioner, framhöll i sitt utlåtande vid förra årets riksdag bl. a. följande:

»De synpunkter som av revisorerna anlagts på frågan om ombyggnad till normalspår av vissa av blekingenäätets järnvägar ha starkt understrukt av länsstyrelsen i Blekinge län. Jämväl arbetsmarknadsstyrelsen, som låtit verkställa en särskild utredning om antalet arbetslösa i nämnda län

per den 17 januari 1950, har funnit det önskvärt, att ombyggnadsarbetena få bedrivas på sådant sätt, att ombyggnaden kan färdigställas inom en icke alltför avlägsen framtid. Järnvägsstyrelsen har för sin del under vissa förutsättningar ansett sig kunna biträda revisorernas förslag, att 1946 års principbeslut i frågan i erforderliga delar upptages till förnyad prövning.

Av den lämnade redogörelsen framgår, att för nu berörda ändamål ett investeringsanslag av 8 miljoner kronor anvisats å allmän beredskapsstat. Såsom revisorerna påpekat, är det emellertid i nuvarande läge synnerligen ovisst, när frågan om igångsättande av offentliga beredskapsarbeten i större omfattning kan komma att aktualiseras. I förevarande fall innebär detta, att tidpunkten för ombyggnadsarbetenas programenliga påbörjande framflyttats på obestämd tid. I likhet med revisorerna och motionärerna hyser utskottet den uppfattningen, att ett dylikt dröjsmål måste vara ägnat att ingiva betänkligheter i skilda avseenden.

Sålunda torde icke minst böra uppmärksammas de allvarliga följdverkningar som ett ytterligare uppskov med lösandet av denna fråga kan komma att medföra för näringslivet i Blekinge. En av sina järnvägskommunikationer starkt beroende landsdel lär heller icke rimligen år efter år kunna helt undantagas från den tekniska upprustningen som f. n. håller på att genomföras inom statsbanenätet i övrigt. I såväl propositionen 1946: 235 som riksdagens därav föranledda skrivelse har dessutom givits uttryck åt den uppfattningen, att en förbättring av blekingenätets järnvägar vore angelägen, varför den av 1943 års järnvägskommitté förordade ombyggnaden icke borde uppskjutas någon längre tid. Av remissutlåtandena framgår vidare, att de arbetsmarknadspolitiska förutsättningarna för ett igångsättande av här ifrågasvarande företag numera te sig väsentligt gynnsammare än för fyra år sedan. Hänsyn torde i detta sammanhang slutligen böra tagas till vad riksdagen i sin ovannämnda skrivelse uttalat, nämligen att ett avgörande i denna fråga måhända finge träffas under beaktande av jämväl andra synpunkter än dem som ligga till grund för statsmakternas beslut att å allmän beredskapsstat anvisa medel i arbetslöshetsbekämpande syfte.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter finner sig utskottet böra tillstyrka revisorernas av remissmyndigheterna biträdda förslag, att 1946 års principbeslut i frågan göres till föremål för omprövning. Därvid synes främst böra övervägas, huruvida icke tidpunkten nu kan anses vara inne att upptaga här berörda ombyggnadsarbeten på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram. I avvaktan på resultatet av en dylik omprövning bör, på sätt revisorerna förutsatt, möjligheter föreligga för järnvägsstyrelsen att inom ramen för det av Kungl. Maj:t redan lämnade bemyndigandet bedriva de påbörjade övergångsarbetena i snabbare och effektivare takt än hittills.»

Utskottets hemställan utmynnade i att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet anfört. Riksdagen beslutade i enlighet med utskottets hemställan.

Kommunikationsministern har emellertid i statsverkspropositionen underlåtit att föreslå ett anslag till ombyggnad av de i denna motion berörda järnvägslinjerna. Trots den sedan någon tid tillbaka nödtvungna investeringsbegränsningen ha betydande kapitalbelopp under de senaste åren ställts till statens järnvägars förfogande. Departementschefen har även i år föreslagit sådana av avsevärd storlek. Vi vilja emellertid ifrågasätta, huruvida samtliga de utgiftsändamål som sålunda förordats i fråga om angelägenhetsgrad äga företräde framför den här berörda ombyggnaden. Det synes oss sålunda vara ett för landet vitalare intresse, att denna ombyggnad kommer till stånd än att statens järnvägar fortsätter att förvärva privata billinjer, till vilket ändamål kommunikationsministern i år föreslagit 2 milj. kr. Det måste även ur rättvisesynpunkt anses otillfredsställande, att år efter år en av sina kommunikationer starkt beroende landsdel i sin helhet undantages från ett upprustningsarbete som av bl. a. riksdagen angivits vara angeläget.

Då vi således anse, att påbörjandet av nämnda ombyggnadsarbete icke längre bör uppskjutas, vilja vi föreslå att 2 milj. kr. anvisas till detta ändamål för budgetåret 1951/52.

Under åberopande av vad ovan anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta att till påbörjandet av ombyggnadsarbeten på linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö för budgetåret 1951/52 anvisa ett investeringsanslag å 2 000 000 kronor.

Stockholm den 26 januari 1951.

C. Oscar Nolin.

Jöns Nilsson

i Bästekille.