

**Nr 166.***Utlåtande i anledning av väckta motioner om ett investeringsanslag till ombyggnadsarbeten å blekingejärnvägarna.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Hällgren m. fl.* (I: 60) och den andra inom andra kammaren av herr *Johnsson* i Kastanjegården *m. fl.* (II: 87), har hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att ombyggnadsarbetena på blekingejärnvägarna upptagas i effektiv omfattning och att för ändamålet minst 3 miljoner kronor investeras under budgetåret 1952/53.

Motionärerna ha inledningsvis lämnat en redogörelse för vad som i frågan förevarit i riksdagen alltsedan år 1946 samt därefter anfört vissa synpunkter ägnade att ytterligare understryka behovet och fördelarna av en ombyggnad av ifrågavarande järnvägar.

Härvid har till en början framhållits att sagda ombyggnad ställer sig fördelaktig för trafikanterna, för bygden och för järnvägen. Trafikanterna skulle sålunda slippa olägenheterna med omlastning på övergångsstationerna mellan normal- och smalspår. I och med att trafikanterna finge bättre transporttjänst skulle också näringslivet i dessa bygder få gynnsammare förutsättningar. Genom samtidigt förbättrade persontransporter skulle vidare befolkningens trivsel ökas.

På grund av den genom ombyggnaden förbättrade transporttjänsten skulle järnvägen kunna räkna med att behålla den befintliga trafiken och även återvinna trafik som tidigare avletts till andra transportmedel, vartill komme de rationaliseringsmöjligheter som ombyggnaden gäve anledning till. I detta sammanhang har jämväl påtalats den nuvarande begränsade kapaciteten för trafikprestationerna på övergångsstationerna.

Motionärerna ha härefter anfört följande.

I fråga om näringslivet må nämnas ett par betydelsefulla fakta, som först på senare tid blivit uppenbara. Sålunda har det visat sig, att skogstillgångarna i södra Sverige äro större och befinna sig i starkare tillväxt än man tidigare räknat med. Två av de till ombyggnad beslutade järnvägarna, nämligen Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, skjuta upp i det sydsmåländska skogslandet och stå i Vislanda och Växjö i förbindelse med det normalspåriga järnvägsnätet i Småland. Över hamnarna i Karlshamn och Ronneby kunna trävaror och produkter av trä lätt exporteras. Karlshamn hamn är för övrigt en bland de bästa på hela sydostkusten och har förut-

sättningar att efter järnvägarnas förbättring bli en naturlig import- och exporthamn för stora delar av sydöstra Sverige.

I Karlshamn ligger landets största fabrik för tillverkning av vegetabiliska oljor. Råvaran för denna produktion utgöres bl. a. av inhemska oljefrön, vilka i stor utsträckning transporteras på järnväg. Oljefabrikens ägare, Kooperativa förbundet, har beslutat utvidga fabriken för ännu större produktion. Möjligen kommer även en margarifabrik att byggas i anslutning till oljefabriken. Den redan befintliga tillverkningen ger järnvägarna stora transportuppgifter, vilket bl. a. belyses av den redan nämnda överbelastningen vissa tider av omlastningen i Vislanda. Den ytterligare trafikökning, som fabriken utvidgning väntas medföra, kan bli svår att avveckla med nuvarande smalspåriga järnvägar.

Med Karlshamn är också förknippad en annan utveckling, som torde få väsentlig inverkan på transportapparaten. Stadsfullmäktige i staden ha nämligen nyligen beslutat att bygga en större oljelagringsanläggning, insprängd i berg, för lagring av bensin och eldningsolja. Byggnadstillstånd har redan erhållits, och arbetena väntas bli påbörjade inom den närmaste tiden. Utrymmena äro utarrenderade till flera av de stora oljebolagen. Karlshamn blir därmed ett centrum för oljehandeln och distributionen av olja inom ett stort område av södra Sverige. Distributionen av oljan kommer att ställa stora krav på transportapparaten, och det torde vara ett viktigt beredskapsönskemål, att järnvägarna i dessa trakter äro rustade för att möta anspråken.

Motionärerna framhålla vidare att även i fråga om persontrafikens utveckling är en förbättring av järnvägarna oundgänglig. I detta sammanhang erinras om att järnvägen Karlskrona—Kristianstad berör fem städer med ett sammanlagt invånarantal av omkring 80 000 människor och att nämnda linjes trafikområde är mycket tätbebyggt även i den rena landsbygd delen.

Situationen på arbetsmarknaden torde, enligt motionärerna, icke heller vara så spänd inom de bygder som blekingebanorna genomlöpa, att detta kunde välla större bekymmer. Beträffande markfrågorna konstateras att desamma ännu icke äro lösta. Denna omständighet borde dock icke få stå i vägen för ett beslut om att påskynda ombyggnaden. Det funnes icke heller någon anledning förmoda att berörda landsting skulle ställa sig avvisande till ett ordnande av markfrågorna.

Avslutningsvis ha motionärerna framhållit följande.

Sex år ha nu förflutit, sedan riksdagen träffade principbeslut om breddning, men arbetet har ännu icke med verklig kraft blivit påbörjat. Inom bygderna längs dessa järnvägar är man därför allvarligt orolig över frågans läge. Detta har föranlett oss, under hänvisning till vad i det föregående anförts, att i denna motion föreslå investeringar i och för ombyggnaden av sådan storlek, att ett effektivt och målmedvetet arbete kan bedrivas. Detta bör sikta på att blekingejärnvägarna inom få år skola kunna göras färdiga för normalspårdrift. Med hänsyn till penningvärdets fall torde en investering av minst 3 miljoner kronor vara erforderlig under budgetåret 1952/53. Om den nuvarande ekonomiska politiken icke anses tillåta, att ett belopp av denna storlek uppföres på investeringsstaten, bör beloppet upptagas på statens järnvägars driftkostnadsstat och bestridas av järnvägens driftmedel.

Frågan om den slutgiltiga bokföringen av beloppet torde kunna anstå till en senare tidpunkt.

Över motionerna ha, efter därom i vederbörlig ordning gjord framställning, yttranden avgivits av länsstyrelserna i Kristianstads och Blekinge län samt arbetsmarknadsstyrelsen och järnvägsstyrelsen.

*Länsstyrelsen i Kristianstads län* har anfört följande.

Ombyggnad av blekingejärnvägarna är en fråga, som numera torde vara i alla hänseenden utredd. Länsstyrelsen har tidigare i olika sammanhang tillkännagivit sin mening om vikten av att ombyggnaden kommer till stånd och saknar därför anledning att här ånyo framlägga sina synpunkter på frågan. Länsstyrelsen vill endast ånyo framhålla frågans aktualitet och finner det i hög grad angeläget att arbetet igångsättes utan dröjsmål samt där- efter bedrivs i så rask takt som omständigheterna må medgiva. Med denna uppfattning får länsstyrelsen livligt tillstyrka bifall till motionerna.

*Länsstyrelsen i Blekinge län* har inledningsvis framhållit följande.

Följande synpunkter, som redan tidigare andragits i detta sammanhang, torde ytterligare böra understrykas. Länet har sedan länge med avseende å befolknings- och näringsförhållandena företett en tydlig tillbakagång i jämförelse med flertalet andra landsdelar, och detta förhållande visar tendenser att bli än mer markerat. Trots ett kraftigt nativitetsöverskott har folkmängden minskat, beroende på utflyttning, som till övervägande del berört de arbetsföra åldrarna. Sålunda minskade den förvärvsarbetande befolkningen i länet mellan åren 1940 och 1945 med icke mindre än 3 134 personer eller med 5 procent mot 0,2 procent för hela riket. Tiden efter 1945 har icke medfört någon förbättring för länets näringsliv. Av befolkningsrörelserna att döma torde den yrkesverksamma befolkningen i länet ytterligare ha minskat.

Då det gäller att söka orsakerna till näringslivets svaghet faller det sig naturligt att peka på de olägenheter, som, vidlåda de smalspåriga järnvägarna på grund av omlastning, mindre transportkapacitet, dyrare frakter och tågbyten. Det torde icke kunna bestridas att de otillfredsställande järnvägsförhållandena starkt bidragit till den ekonomiska eftersläpningen. En fortsatt tillbakagång skulle uppenbarligen medföra ytterst allvarliga konsekvenser för länets befolkning och näringsliv. En ytterligare uttunning av befolkningen i de arbetsföra åldrarna inom länet medför otvivelaktigt ur såväl ekonomiska som kulturella synpunkter en försämring av länets läge. Blekinge län behöver beredas betydligt större möjligheter till förbättring av sin ekonomiska ställning för att komma i nivå med övriga landsdelar.

Länsstyrelsen har vidare framhållit att arbetsmarknadsläget inom länet vid slutet av år 1951 och under den gångna delen av innevarande år kännetecknats av en åtstramning på så gott som alla områden. Till belysning av detta förhållande ha lämnats vissa uppgifter ur arbetsmarknadsstatistiken, varefter länsstyrelsen konstaterat att några betänkligheter ur arbetsmarknadssynpunkt inte behöva hysas mot arbetets igångsättande. Fastmer kunde det med fog påstås att den inom länet för närvarande rådande bristen på arbetstillfällen utgjorde ett vägande skäl för att arbetet med järnvägsbreddning icke ytterligare uppskötes.

Länsstyrelsen har jämväl erinrat om att numera bildats en för de tre berörda landstingen gemensam kommitté för vidare utredning och förhandlingar i marklösenfrågan. Förvaltningsutskotten ha sedermera erhållit bemyndigande av respektive landsting att underhandla med vederbörande myndigheter i frågan.

I underdånig skrivelse till Kungl. Maj:t den 22 oktober 1951 hemställde nämnda kommitté att Kungl. Maj:t ville anmoda järnvägsstyrelsen att snarast färdigställa de planer och kostnadsberäkningar, som vore nödvändiga för ett bedömande av de ekonomiska problem, som sammanhånga med järnvägsbreddningen, och göra det möjligt för de berörda landstingen att taga ställning till frågan om marklösen. Enligt vad länsstyrelsen uppgivit skulle emellertid dessa uppgifter ännu icke ha kommit kommittén tillhanda.

Länsstyrelsen förklarar sig slutligen till alla delar instämma i motionärernas syfte att ombyggnadsarbetena på blekingejärnvägarna upptagas i effektiv omfattning och att erforderliga medel anvisas härför.

*Arbetsmarknadsstyrelsen*, som företrädesvis uppehållit sig vid arbetskraftfrågan, har framhållit att den ordinarie byggnadsverksamheten i länet kan från hösten 1952 komma att minska bl. a. till följd av de höga byggnadskostnaderna och åtstramningen på kreditmarknaden. Om man utginge från det nuvarande planeringsläget, syntes tillgången på lämpliga och planlagda arbetsobjekt, vilka kunde utföras i sysselsättningssyfte, bliva mindre än förut. Arbetsmarknadsstyrelsen funne det därför icke osannolikt att ett visst överskott av arbetskraft i Blekinge län kunde uppkomma med ingången av hösten 1952. I Kristianstads län, som även beröres av ifrågavarande ombyggnader, hade tillgången på arbetskraft under de senaste åren varit god under vintern och liknande förhållanden kunde väntas under kommande vinter. Byggnadsetapper, som eventuellt skulle behöva utföras inom Kronobergs län under den närmaste tiden, skulle kunna bedrivas med från Blekinge län överbliven arbetskraft, därest icke arbetskrafttillgången på orten visade sig tillräcklig.

Styrelsen framhåller vidare att vid fortsatt god konjunktur torde till följd av minskning av byggnadsverksamheten i Blekinge län eventuellt friställd arbetskraft i viss utsträckning kunna anvisas arbete på andra orter och inom andra verksamhetsgrenar. Den arbetskraft, som såvitt nu kan bedömas i första hand skulle friställas, vore emellertid av olika skäl svår att förflytta. Skulle konjunkturläget bliva sämre, vartill tendenser nu kunde skönjas, måste man räkna med att möjligheterna att bereda friställd arbetskraft sysselsättning i öppna marknaden bleve begränsade. Sysselsättning kunde i dylikt fall beredas vid arbetsmarknadsstyrelsens beredskapsarbeten i Blekinge län för en arbetsstyrka av uppskattningsvis 150 man. Därjämte kunde i angränsande delar av Kalmar län ytterligare ca 40 man sysselsättas i beredskapsarbeten.

Styrelsen har slutligen anfört följande.

Då det synes önskvärt att ledigbliven arbetskraft beredes lämplig sysselsättning, anser arbetsmarknadsstyrelsen i likhet med motionärerna att medel böra ställas till förfogande för utförande av här ifrågakommande arbeten. Förslagsvis kunde härvid å riksstaten för nästa budgetår anvisas 1 miljon kronor utöver vad som för arbetenas bedrivande i ungefärligen nuvarande omfattning kan komma att upptagas på statens järnvägars driftkostnadsstat. Därest arbetsmarknadsstyrelsen skulle medge utförande av arbetena så att ytterligare medel utöver det föreslagna beloppet skulle erfordras under nästa budgetår, torde dylika medel eventuellt kunna anvisas på tilläggsstat. Under alla förhållanden bör järnvägsstyrelsen bedriva sådana förberedelser, att en arbetsstyrka av ca 200 man kan sysselsättas under kommande vinterperiod vid banarbetena och på sådant sätt att arbetsplatser kunna etableras såväl i västra som i östra delarna av Blekinge län.

*Järnvägsstyrelsen* har inledningsvis framhållit följande.

Som motionärerna framhålla har på statens järnvägars driftkostnadsstat sedan budgetåret 1947/48 upptagits vissa belopp i syfte att möjliggöra åtgärder — i samband med underhållet — vilka kunna underlätta införandet i sinom tid av normalspårdrift vid ifrågakommande järnvägslinjer. Dessa anslag ha hittills närmast begränsats av tillgången på arbetskraft men i viss mån även av principiella skäl. Att i någon nämnvärt större omfattning belasta statens järnvägars driftbudget med dylika utgifter, vilka strängt taget ha karaktären av investering, synes nämligen icke förenligt med gällande redovisningsbestämmelser. Enligt dessa böra kostnaderna för ifrågakommande ombyggnadsarbeten utan tvekan bestridas med för ändamålet anvisade investeringsmedel.

Ovan anförda principiella synpunkter få givetvis icke tolkas så att järnvägsstyrelsen skulle sakna intresse för att riksdagens beslut om de här berörda järnvägslinjernas breddning kommer till utförande. Styrelsen är tvärtom beredd att förverkliga detta beslut, om och när statsmakterna finna att så är möjligt och lämpligt, d. v. s. så snart de vid nyssnämnda beslut angivna förutsättningarna i avseende å arbetsmarknadsstyrelsen anses vara för handen och utrymme prövas kunna beredas dels å kapitalbudgeten för visst investeringsanslag även för nu ifrågakommande ändamål utan att andra SJ-arbeten behöva eftersättas, dels å driftbudgeten för ett mot detta investeringsanslag svarande avskrivningsanslag. Styrelsen har icke kunnat finna, att dylika förutsättningar hittills förelegat.

Styrelsen säger sig vidare i likhet med motionärerna ha anledning förmoda att vederbörande landsting skola lämna sin medverkan till en lösning av markfrågorna. Styrelsen förklarar sig sålunda beredd att, om arbetskraftsbehovet kan tillgodoses och anslag för ändamålet anvisas på ovan angivet sätt, under nästkommande budgetår bedriva ifrågakommande ombyggnadsarbeten i den omfattning, som av motionärerna ansetts som ett minimum. För styrelsen vore det dock i nuvarande ekonomiska läge mest angeläget att verkligt räntabla investeringar finge göras så att driftkostnaderna kunde nedbringas. Breddningsarbetena borde sålunda icke få verka förhindrande på de räntabla investeringarna. Då det enligt styrelsens mening är angeläget att de utföras enligt ett på förhand uppgjort arbetsprogram bör det vidare ej ifrågakomma att arbetena avbrytas eller att programmet avsevärt förlänges, sedan breddningsarbetena en gång intensifierats.

Styrelsen har härefter i anslagsfrågan anfört följande.

Beträffande sättet för det föreslagna beloppets anvisning anföra motionärerna att »om den nuvarande ekonomiska politiken icke anses tillåta, att ett belopp av denna storleksordning uppföres på investeringsstaten, bör beloppet upptagas på statens järnvägars driftkostnadsstat och bestridas av järnvägens driftmedel». Med anledning av detta uttalande måste styrelsen än en gång framhålla, att det av motionärerna rekommenderade sättet för kostnadernas bestridande icke är förenligt med allmänt tillämpade redovisningsprinciper, enligt vilka utgifter för mera varaktiga nyttigheter skola kapitaliseras — samt avskrivnas i vederbörlig ordning — i stället för att, som motionärerna ifrågasätta, bestridas med driftmedel. Styrelsen har visserligen själv hittills ansett sig kunna biträda ett av 1943 års järnvägskommitté på sin tid framfört förslag att i samband med underhållet i lämplig utsträckning vidtaga och med driftmedel bekosta sådana åtgärder, som kunna underlätta införandet i sinom tid av normalspårsdrift. Detta har ansetts möjligt och lämpligt med hänsyn till att de sålunda bestridda kostnaderna varit av relativt liten omfattning och i och för sig icke syntes äventyra det på statens järnvägar ställda förräntningskravet. I ett läge då trots avsevärda höjningar av befodringsavgifterna intet överskott eller i bästa fall ett blott obetydligt sådant kan beräknas uppkomma å statens järnvägars rörelse, måste nyssnämnda principiella synpunkter enligt styrelsens mening tillmätas en relativt större vikt. Så som statens järnvägars ekonomiska situation nu ter sig skulle det innebära en kännbar extra belastning på driftsekonomin, att i ökad omfattning med driftmedel bestrida kostnaderna för dylika icke räntabla investeringar. Detta skulle t. o. m. kunna få till följd att statens järnvägars möjligheter att verkställa tillräckliga avskrivningar skulle minska, vilket i sin tur skulle föranleda ett ökat behov i framtiden av räntepliktigt kapitaltillskott för lönsamma investeringar. Ur samlad statsfinansiell synpunkt torde det däremot sakna praktisk betydelse om medel till ifrågavarande investeringar anvisas på riksstatens kapitalbudget — med erforderligt avskrivningsanslag å driftbudgeten — eller om de belasta statens järnvägars driftkostnadsstat. I sistnämnda fall resulterar medelsbelastningen nämligen i ett i motsvarande grad minskat överskott från statens järnvägar.

Vidare har styrelsen framhållit att trots nämnda betänkligheter av principiell art och med hänsyn till statens järnvägars ansträngda ekonomiska läge har styrelsen emellertid för avsikt att, i likhet med vad som skett alltsedan budgetåret 1947/48, även i det förslag till driftkostnadsstat för budgetåret 1952/53, som för närvarande är under beredning, medräkna ett belopp av minst samma storleksordning som det för innevarande budgetår fastställda beloppet, d. v. s. minst 1 250 000 kronor för åtgärder, som kunna underlätta införandet i sinom tid av normalspårsdrift vid ifrågavarande järnvägar.

Styrelsen meddelar i detta sammanhang att undersökningar pågå angående möjligheterna att som en provisorisk åtgärd och som ett första led i breddningsarbetet till en början anordna treskensspår Kristianstad—Bromölla, alternativt Kristianstad—Sölvesborg. Avsikten med en sådan anordning skulle vara att göra det möjligt att framföra normalspåriga godsvagnar bl. a. till och från Bromölla utan användning av s. k. överföringsvagnar,

vilket skulle något förbilliga transportarbetet och framför allt möjliggöra snabbare transporter.

Sammanfattningsvis uttalar styrelsen att, ur statens järnvägars synpunkt, intet är att erinra mot att till ombyggnad av blekingejärnvägarna för budgetåret 1952/53 anvisas ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor, under förutsättning dock att dels arbetskraftbehovet kan tillgodoses, dels ock för ändamålet erforderliga medel ställas till förfogande på sådant sätt, att de icke öka statens järnvägars räntepliktiga kapital och ej heller komma att inkräkta på andra ur företagsekonomisk synpunkt önskvärda investeringar.

*Utskottet.* 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 blekingenäts 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 befunnnes 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.

Frågan har sedermera i olika sammanhang bragts under statsmakternas prövning, dock utan att förutsättningar befunnits föreligga att överföra berörda arbeten på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram. På förslag av 1943 års järnvägskommitté har emellertid järnvägsstyrelsen 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. Med stöd av detta bemyndigande ha vissa arbeten för att förbereda övergången till normalspårdrift vid blekingejärnvägarna kunnat påbörjas. Medel för ändamålet ha alltsedan budgetåret 1947/48 upptagits på statens järnvägars driftkostnadsstat. För innevarande budgetår utgör här avsedda belopp 1 250 000 kronor.

I de båda likalydande motionerna I: 60 och II: 87 har nu hemställts, att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att ombyggnadsarbetena på blekingejärnvägarna upptagas i effektiv omfattning och att för ändamålet minst 3 miljoner kronor investeras under budgetåret 1952/53. De i ärendet hörda remissmyndigheterna ha i princip tillstyrkt motionärernas förslag,

järnvägsstyrelsen under vissa i det föregående närmare angivna förutsättningar.

Utskottet har redan tidigare vid upprepade tillfällen givit uttryck åt den uppfattningen, att en breddning av blekingenätets järnvägar måste betecknas som angelägen. I allt väsentligt kan därför utskottet ansluta sig till de allmänna synpunkter som i ovannämnda motioner anlagts på förevarande spörsmål. Utskottet vill i detta sammanhang särskilt betona, att det arbetsmarknadspolitiska läget icke längre synes utgöra något hinder mot den här ifrågavarande ombyggnaden. Av arbetsmarknadsstyrelsens remissyttrande torde snarare framgå, att ett beslut av den i motionerna åsyftade innebörden skulle verksamt bidra till att bereda friställd arbetskraft sysselsättning. De av statsmakterna angivna förutsättningarna för ombyggnadsarbetenas påbörjande få sålunda nu anses vara för handen. Med hänsyn härtill finner sig utskottet kunna tillstyrka, att dessa arbeten upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram.

Vid bedömandet av förevarande spörsmål bör enligt utskottets mening ytterligare en omständighet beaktas. Genom anlitan av medel från statens järnvägars driftkostnadsstat ha, såsom ovan framhållits, vissa förberedande åtgärder vidtagits för att underlätta övergången till normalspårsdrift vid blekingenätets järnvägar. Dessa åtgärder ha självfallet varit av stort värde, men det är å andra sidan uppenbart, att de icke kunnat få någon mera betydande omfattning. Detta har i sin tur medfört, att betingelser saknats för uppbyggandet av en verkligt rationell arbetsorganisation, som kunnat bedriva verksamheten med största möjliga effektivitet och planmässighet. Icke minst ur ekonomisk synpunkt synes det därför angeläget, att arbetena i fortsättningen ges en sådan inriktning att av de nedlagda kostnaderna snarast kan utvinnas avsedd nytta.

Arbetsmarknadsstyrelsen har räknat med att en arbetsstyrka av ca 200 man bör kunna insättas vid banarbetena under kommande vinterperiod. För att finansiera en verksamhet av denna omfattning torde, såsom i motionerna framhållits, ett belopp av omkring 3 miljoner kronor vara erforderligt. Enligt utskottets mening kan dock ifrågasättas, huruvida det är nödvändigt att för ändamålet redan nu anvisa ett särskilt investeringsanslag. Erinras må att järnvägsstyrelsen förklarat sig ha för avsikt att i förslaget till driftkostnadsstat för nästa budgetår uppföra minst 1 250 000 kronor för fullföljande av de förberedelsevis påbörjade breddningsarbetena. Därutöver torde ett belopp av ca 1,5 miljon kronor kunna ställas till förfogande genom att medel, vilka riksdagen redan anvisat för investeringar i statens järnvägars fond, tillfälligtvis tagas i anspråk. Såsom framgår av årets statsverksproposition är det av vissa skäl tänkbart, att statens järnvägars investeringsverksamhet under nästa budgetår kommer att erhålla en mindre omfattning än vad som förutsetts i propositionen, vilket skulle få till följd att vederbörande investeringsanslag icke i sin helhet skulle kunna utnyttjas. Enligt utskottets mening bör



det kunna godtagas som ett provisorium, att av dessa överskottsmedel ett belopp av ca 1,5 miljon kronor disponeras för blekingejärnvägarnas ombyggnad. Självfallet bör det ianspråktagna beloppet återföras i sedvanlig ordning sedan för ändamålet anvisats ett särskilt investeringsanslag, varom förslag torde böra föreläggas riksdagen i nästa års statsverksproposition. Därest det på grund av investeringsutvecklingen skulle visa sig nödvändigt att bereda täckning för här ifrågavarande kostnader redan före budgetårets utgång, synas erforderliga medel kunna äskas å tilläggsstat. Utskottet förutsätter sålunda, att nu avsedda arbeten skola komma till utförande utan att för den skull någon inskränkning av statens järnvägars investeringsprogram i övrigt behöver ske. Det torde vidare få anses ankomma på järnvägsstyrelsen att till Kungl. Maj:t anmäla det avskrivningsbehov som i detta sammanhang må aktualiseras.

Utskottet önskar slutligen understryka angelägenheten av att markfrågorna snarast bringas till en tillfredsställande lösning.

Under åberopande av det nu anförda hemställer utskottet,

att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 60 och II: 87,

a) besluta, att ombyggnaden till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skall upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram;

b) bemyndiga Kungl. Maj:t att för detta ändamål tillfälligt under budgetåret 1952/53 taga i anspråk medel, som anvisats för andra investeringar i statens järnvägars fond.

Stockholm den 16 maj 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit*

från f ö r s t a kammaren: herrar Karl Andersson, Iwar Anderson, Näs-gård, Ohlon, fröken Andersson, herrar Leander, Gillström, Eric Ericson, Pålsson, Näsström, Sundelin, Lundqvist, Birger Andersson, Ragnar Persson och Bergman; samt

från a n d r a kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Svensson i Grönvik, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Lindholm, Staxäng, Åkerström, Johansson i Mysinge, Jansson i Kalix, Widén, fru Ericsson i Luleå, herrar Karlsson i Olofström och Gustafsson i Skellefteå.

---