

Nr 28.

Av herr Lindén m. fl., angående breddning av vissa smalspåriga järnvägar i sydöstra Sverige.

Östra Småland har en med hänsyn till sin geografiska belägenhet, befolkningstäthet samt naturliga förutsättningar i övrigt ovanligt låg kommunikationsstandard. Detta gäller särskilt järnvägsnätet. Förutom de normalspåriga linjerna från Nässjö till Oskarshamn och Kalmar samt från Alvesta över Emmaboda till Kalmar och Karlskrona ävensom från Hultsfred över Vimmerby till Lidköping är samtliga järnvägar smalspåriga. De smalspåriga linjerna är ej heller överallt av samma spårvidd. Skillnaden i spårvidd mellan de normalspåriga och de smalspåriga järnvägarna samt mellan de senare inbördes föranleder ett stort antal övergångsstationer med omlastning och tågbyten, vilket allt i sin tur orsakar såväl direkt ökning av transportkostnaden som tidsförlust och skador å det transporterade godset i samband med omlastningsarbetet. Persontrafiken lider också av de skilda spårsystemen. Belysande härför är förhållandena inom Kalmar län. För en järnvägsresa från länets sydligaste till dess nordligaste delar måste användas ej mindre än fem olika järnvägar med tre olika spårvidder, varvid fyra tågbyten måste företagas. Ett starkt behov av åtgärder för förbättring av järnvägsnätet i östra Småland föreligger sålunda.

Här berörda frågor har varit föremål för utredning av 1943 års järnvägskommitté. Resultatet av utredningen har redovisats i ett den 13 oktober 1947 dagtecknat betänkande (SOU 1948:9). I betänkandet föreslår kommittén bl. a. ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred, Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred och Sävsjö—Vetlanda. Efter remissbehandling är förslaget fortfarande beroende på Kungl. Maj:ts prövning.

Vid övervägandet av olika tänkbara åtgärder för att förbättra järnvägarna i östra Småland har 1943 års järnvägskommitté undersökt följande alternativ: 1) järnvägarnas bibehållande i fortvarighetstillstånd, 2) upprustning vid nuvarande spårvidd för att möjliggöra snabbare och säkrare transporter och 3) ombyggnad till normalspår. Då prövningen av olika åtgärder, ägnade att förbättra smalspårsbanor, ytterst syftar till en rationalisering av den spårbundna trafiken, har till prövning också upptagits spörsmålet om nedläggande av vissa linjer, vilkas bibehållande befundes vara otillräckligt motiverat.

Kommittén har icke ifrågasatt alternativet *nedläggning* beträffande någon

av de här åsyftade linjerna. Det återstår alltså endast alternativen bibehållande i fortvarighetstillstånd, upprustning eller ombyggnad.

Vad beträffar alternativet att bibehålla järnvägarna i *fortvarighetstillstånd* har järnvägskommittén verkställt vissa beräkningar. Beräkningarna avser tidsperioden 1947—1956. Järnvägskommittén utgår ifrån att det, för att uppnå angivna syftemål, är nödvändigt att under ifrågavarande period investera kapital i sådan omfattning, att vad som är förslitet ersättes med nytt. I fråga om bananläggning har medelsbehovet för järnvägarna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred beräknats till 8,6 milj. kronor. I fråga om rullande materiel har förnyelsebehovet för samma järnvägar angivits till 12 milj. kronor. Järnvägskommittén påpekar, att om tidpunkten för ett avgörande av de olika bandelarnas framtida gestaltning skulle uppskjutas längre än här räknats med, inträder den förändringen, »att ytterligare rullande materiel efter år 1956 efter hand blir slopningsmässig. Även om det vore möjligt att under ytterligare ett antal år uppskjuta nyanskaffningar i väntan på ett beslut om linjernas framtid, ackumuleras alltså ett växande återanskaffningsbehov, som måste inhämtas, om smalspåret även i fortsättningen skall bibehållas.» (a. a. s. 69)

Vad angår alternativet *upprustning* vid nuvarande spårvidd för att möjliggöra snabbare och säkrare transporter anför järnvägskommittén: »Medelsbehovet för en upprustning av linjerna Karlskrona—Kalmar—Berga, Växjö—Hultsfred och Norsholm—Västervik—Hultsfred har varit föremål för uppskattning av experter inom järnvägsstyrelsen. Det visade sig därvid, att medelsbehovet för en upprustning av bananläggningen skulle ställa sig högt. En upprustning måste därför ur kostnadssynpunkt te sig såsom ett relativt oförmånligt alternativ till ombyggnad. Upprustningen kunde ju endast få begränsad effekt, eftersom den viktigaste olägenheten med nuvarande blandade spårviddssystem, nämligen omlastningen, alltså skulle bestå. För den merkostnad en ombyggnad kräver skulle dock vinnas påtagliga fördelar utöver en upprustning, såsom bortfall av omlastning och möjlighet till samdrift med hela det övriga normalspåriga järnvägsnätet. Hela upprustningsfrågan synes därför endast ha teoretiskt intresse, varför det icke ansetts behövt att mera detaljerat utreda medelsbehovet härför.» (a. a. s. 70)

1943 års järnvägskommitté kommer därefter in på frågan om *ombyggnad* av järnvägarna till normalspår. Kommittén konstaterar bl. a. att splittringen av järnvägssystemet på olika spårvidder leder till betänkliga nackdelar för både trafikanterna och järnvägsföretaget. I detta hänseende är hela sydöstra Sverige missgynnad. Bygderna har i stort sett själva fått bekosta utbyggnaden av järnvägsnätet, och kapitalbrist har lagt hinder i vägen för järnvägarnas ändamålsenliga gestaltning. Rättvisesynpunkter talar för att statsmakterna bör träda emellan för att denna landsdel i fråga

om järnvägskommunikationer skall bli jämställd med andra. Bristfälligheterna kan inte avhjälpas enbart genom kompletterande landsvägstrafik. För en aktiv lokaliseringpolitik och uppammande av nya företag inom detta område är det också nödvändigt att förbättra järnvägarna. Även försvarspolitiska argument talar för detta. Kommittén förordar därför, att linjerna Karlskrona—Torsås—Kalmar—Berga, Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred, Växjö—Hultsfred och Sävsjö—Vetlanda ombygges till normalspår.

Såsom skäl för en ombyggnad vill vi härutöver framhålla följande allmänna synpunkter. Den mest framträdande olägenheten hos järnvägsnätet i östra Småland är måhända mindre det förhållandet, att de flesta järnvägarna är smalspåriga, utan fastmera den omständigheten, att systemet består av en olycklig kombination av smal- och normalspåriga järnvägar. Härigenom är järnvägsnätet i östra Småland mindre tjänligt för långväga transporter, vilka visar en växande andel av järnvägarnas hela transportvolym. En i och för sig nödvändig upprustning med bibehållande av den smala spårvidden skulle icke avhjälpa den väsentliga bristen hos järnvägsnätet, nämligen dess otjänlighet för långväga transporter. Den enda åtgärd, som på ett radikalt sätt avhjälper denna brist, är ombyggnad till normalspår.

Statsmakterna har vid 1946 års riksdag i enlighet med 1943 års järnvägskommittés förslag i princip beslutat, att järnvägarna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skall ombyggas till normalspår. Därefter har 1952 års riksdag beslutat, att ifrågavarande principbeslut skall verkställas. 1946 års riksdag uttalade, att de skäl, som kunde åberopas för ifrågavarande ombyggnad, vore av i huvudsak två olika slag. Dels utgjorde en ombyggnad av smalspåriga järnvägar till normalspår ett viktigt led i de rationaliseringsåtgärder, som kunde komma i fråga för att höja järnvägarnas effektivitet och ändamålsenlighet. Dels talade för ombyggnad det förhållandet, att bygden varit relativt sämre ställd i kommunikationshänseende än andra landsdelar med samma folktäthet och i övrigt likartade förhållanden. I detta sammanhang framhöll riksdagen, hurusom från olika håll gjorts gällande, att en ombyggnad till normalspår skulle kunna råda bot för den ekonomiska eftersläpningen inom en bygd och öka förutsättningarna för en utveckling av näringslivet därstädes.

De skäl, som av 1946 års riksdag åberopats för ombyggnad, föreligger jämväl beträffande ombyggnad av järnvägarna i Småland. Då vi icke håller för möjligt att dessa järnvägar skall kunna nedläggas, framstår en ombyggnad till normalspår som den enda naturliga rationaliseringsåtgärden. Detta bestyrkes också av den av 1943 års järnvägskommitté verkställda utredningen samt av i ärendet hörda myndigheters uttalanden. Att de av frågan berörda bygderna av rättviseskäl kan göra anspråk på de ökade investeringar, som en ombyggnad kräver, är uppenbart. Verkställda

utredningar visar sålunda, att landsdelen i fråga om järnvägsinvesteringar är synnerligen eftersatt i förhållande till landet i övrigt. Enbart för Kalmar län, som i mycket hög grad beröres av frågan, har de verkliga investeringarna i järnvägsväsendet under 20-årsperioden 1931—1950 understigit den andel av hela investeringsvolymen, som länet med hänsyn till skatteunderlag och befolkningsmängd skulle kunna räkna på, med 35 resp. 55 milj. kronor.

Enligt givna direktiv har 1943 års järnvägskommitté även övervägt frågan om en *angelägenhetsgradering* av de olika av kommittén föreslagna ombyggnadsarbetena. Kommitténs ställningstagande till detta spörsmål redovisas i tvenne underdåniga skrivelser, nämligen den 18 november 1950 och den 27 maj 1952. I dessa skrivelser indelade kommittén de till ombyggnad föreslagna smalspåriga järnvägarna i grupper, omfattande dels arbeten som vore ur företagsekonomisk synpunkt räntabla (grupp A), dels arbeten som inte vore räntabla men ansåges böra uppföras på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram och omedelbart avskrivnas med anslag å driftbudgeten (grupp B), dels ock övriga arbeten, som icke vore räntabla och ansåges böra utföras under de för beredskapsarbeten gällande förutsättningarna (grupp C). I skrivelsen den 27 maj 1952 företar kommittén inom varje grupp en inbördes angelägenhetsgradering av arbetena enligt följande.

Kommittén hänför till grupp A endast den i Västergötland belägna bandelen Mariestad—Moholm och detta med viss reservation.

Till grupp B hänföres fyra linjer med följande turordning:

1. Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred
2. Kalmar—Berga
3. Göteborg—Vara—Skara
4. Vetlanda—Sävsjö.

Vad beträffar *västerviksbanan* uttalar kommittén, att den visar större omlastningssiffror och väsentligt större trafikomfattning än järnvägen Kalmar—Berga. Staden Västervik saknar helt normalspårig järnväg. I samband med statsförvärvet av västerviksbanan berördes frågan om ombyggnad av järnvägen. I det av Kungl. Maj:t jämlikt beslut av 1949 års riksdag godkända avtalet angående statsförvärvet förutsattes, att bandelarna Åtvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred skulle av staten ombyggas till normal spårvidd. Vid riksdagsbehandlingen gjorde statsutskottet härom i sitt betänkande följande uttalande: »Utskottet har sålunda ansett sig böra tillstyrka jämväl den enligt föreliggande preliminära avtal träffade överenskommelsen, att bandelarna Åtvidaberg—Västervik och Jenny—Hultsfred skola av staten ombyggas till normal spårvidd samt att, därest sådan ombyggnad ej skulle ha kommit till stånd före utgången av år 1948, järnvägsstyrelsen har att vid sistnämnda tidpunkt till vederbörande järnvägsbolag utbetala gottgörelse med 750 000 kronor.»

Järnvägen *Kalmar—Berga* är — liksom järnvägen *Karlskrona—Torsås—Kalmar* — av stor vikt för staden Kalmar och dess hamn. En ombyggnad av dessa järnvägar skulle möjliggöra väsentliga rationaliseringar i Kalmar hamn. Ombyggnaden skulle även få stor betydelse för hela Kalmar län genom att transport- och restiderna mellan länets norra och södra delar skulle förkortas. Samtidigt komme även förbindelserna från Kalmar norrut med Linköping och bortom att förbättras.

Kommittén betecknar ombyggnaden av västerviksbanan såsom angelägnast men förordar, att förberedande åtgärder vidtages för ombyggnad av *Kalmar—Berga*-banan redan under den tid, då arbetet med att bredda västerviksbanan pågår.

Placeringen av järnvägen *Sävsjö—Vetlanda* i turordningshänseende motiveras av kommittén med transportbehovet till och från de betydande träindustrier, som ligger vid stationerna Landsbro och Myresjö, samt med den fördelaktigare transportväg, som den ombyggda bandelen i vissa hänseenden skulle erbjuda. De stora företagen AB HSB-Boro i Landsbro och AB Myresjö-Hus i Myresjö har nyligen utvidgat sina anläggningar och tagit upp nya artiklar på tillverkningsprogrammet.

Till grupp C, arbeten att upptagas å beredskapsstat, hänför kommittén följande linjer i angiven turordning:

1. Gårdsjö—Mariestad—Forshem och Gullspång—Torved
2. Karlskrona—Torsås—Kalmar
3. Växjö—Hultsfred

I motiveringen framhåller kommittén, att linjen *Karlskrona—Torsås—Kalmar* är av betydelse för den allmänna trafiken till och från sydöstra Sverige. Efter en ombyggnad av blekingejärnvägarna samt linjerna *Kalmar—Berga* och *Åtvidaberg—Hultsfred—Västervik* skulle bandelen såsom normalspårig bli en förbindelseled mellan dessa och därmed sammanknyta städerna *Kristianstad—Karlskrona—Kalmar* med direkt fortsättning norrut via *Berga* till *Linköping* och *Västervik* och sålunda i viss mån bli en motsvarighet till västkustbanan.

Beträffande järnvägen *Växjö—Hultsfred* hänvisar kommittén till sitt förenämnda betänkande om smålandsjärnvägarna och framhåller, att näringslivet inom järnvägens trafikområde är förhållandevis väl utvecklat. Tillsammans med linjen *Hultsfred—Västervik* utgör järnvägen en viktig förbindelseled mellan det inre av Småland och *Västervik*. Kommittén finner, att en ombyggnad av järnvägen synes försvarlig.

Kommittén framhåller att — såsom angelägenhetsgraden då kunde bedömas — ombyggnadsarbeten, upptagna under avdelning B, städse bör ha företräde framför arbeten under C.

Kommitténs skrivelse utmynnar i en hemställan att beslut snarast träffas om breddning av de av kommittén under grupperna A och B nämnda linjerna. Detta innebär för Smålands vidkommande, att linjerna *Åtvida-*

berg—Västervik—Hultsfred, Kalmar—Berga och Sävsjö—Vetlanda skulle ombyggas i nu nämnd ordning och att dessa arbeten skulle upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram. Arbetenas utförande skulle med andra ord icke göras direkt beroende av förhållandena på arbetsmarknaden. Beträffande de under C upptagna linjerna förutsätter kommittén, att deras ombyggnad skulle ingå såsom led i planen att bekämpa arbetslöshet. Av denna anledning uppfördes nämnda linjer under rubriken »Ombyggnadsarbeten att upptagas på beredskapsstat».

Vi önskar i anslutning till kommitténs gruppindelning och yrkanden göra ett påpekande. De för 1943 års järnvägskommitté år 1943 lämnade direktiven förutsatte bl. a. att ombyggnadsarbetena sannolikt finge tänkas i huvudsak koncentrerade till tider, då konjunkturen på arbetsmarknaden påkallade en ansvällning och intensifiering av allmänna arbeten. Dessa direktiv lämnades emellertid vid en tid, då man väntade, att en utbredd arbetslöshet skulle uppstå i nära anslutning till andra världskrigets slut. Utvecklingen på arbetsmarknaden kom dock att gestalta sig annorlunda. Man har därför från både statsmakternas och kommitténs sida kommit till insikt om att vissa ombyggnadsarbeten måste utföras, även om arbetslöshet icke föreligger. Sålunda beslöt 1951 års riksdag, att ombyggnaden av järnvägen Håkantorp—Lidköping—Forshem omedelbart skulle påbörjas. 1952 års riksdag fattade liknande beslut rörande blekingejärnvägarna. Kommitténs ovan refererade gruppering av ombyggnadsobjekten är också ett utslag av denna realistiska uppfattning.

Vi delar helt denna uppfattning. Ombyggnaden av vissa smalspåriga järnvägar har en sådan trafikpolitisk betydelse att den icke kan uppskjutas på obestämd tid. Det gäller således här icke en arbetsmarknadsfråga utan en kommunikationsfråga. Sedan är det en annan sak att jämväl arbetsmarknadspolitiska skäl synes giva vid handen, att ytterligare uppskov med beslut om breddning icke längre är försvarligt. Ändock har frågan om ombyggnad av vissa smalspåriga järnvägar i östra Småland hållits svävande ända sedan 1943 års järnvägskommitté i slutet av år 1947 avlämnade sitt förslag. Inom dessa bygder finns för vissa orter förslag till ändring av stadsplaner och kommunikationsleder, vilkas lokala utformning är beroende av järnvägarnas gestaltning och vilkas definitiva fastställande därför måste uppskjutas tills klarhet vunnits om de smalspåriga järnvägarnas framtid. Näringslivet får ock genom ett avgörande i frågan kännedom om de förbättringar av järnvägarna, som kan ställas i utsikt — en omständighet som verksamt torde bidra till att lösa lokaliseringsfrågorna för de därav berörda bygderna. Beaktas bör även, att ett beslut om ombyggnad möjliggör, att förvärv av erforderlig mark för ombyggnad kan förberedas och slutföras i god tid innan ombyggnadsföretaget igångsättes. Erfarenheterna från markförvärven för ombyggnaden av blekingejärnvägarna har visat, att förvärven är förenade med stor omgång och besvärande tidsut-

dräkt. Så länge beslut om ombyggnad icke fattats, finns det risk för att markdispositioner beslutes, vilka vid en senare tidpunkt kan lägga hinder i vägen för eller försvåra en ombyggnad eller en annan ändring av järnvägen. Slutligen förtjänar det uppmärksammas, att ju tidigare ett beslut kan fattas rörande ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna, desto lägre blir medelsbehovet för en ombyggnad genom att ombyggnadsarbetena redan på ett tidigt stadium samordnas med underhålls- och förnyelsearbeten. Kungl. Maj:t har nämligen genom brev den 7 februari 1947 bemyndigat järnvägsstyrelsen att vid underhåll av och materielanskaffning för smalspåriga järnvägslinjer, vilka jämlikt riksdagens beslut framdeles skulle ombyggas till normalspåriga, i lämplig utsträckning vidtaga sådana åtgärder, vilka kunde underlätta införandet i sinom tid av normalspårsdrift.

Vi vill understryka de av kommittén anförda motiven för dess hemställan om åtgärder. Beträffande *västerviksbanan* måste det anses orimligt att den vid banan belägna staden Västervik med dess över 16 000 invånare, dess industrier, handelsföretag och hamn skall sakna en obruten förbindelse med landets normalspåriga järnvägsnät. Detsamma gäller även de betydande industrierna längs banan, såsom Överums bruk, Ankarsrums bruk, Gunnebo bruk och Totebo industrier. Enbart dessa företag sysselsätter omkring 2 000 arbetare. Järnvägstransporterna utgöres i stor utsträckning av tunga förnödenheter samt skrymmande och svårhanterliga produkter, vilket allt medför besvärligheter vid omlastningen, bl. a. risk för bräckage. Få järnvägar i vårt land torde kunna visa så starka allmänna motiv för ombyggnad som just västerviksbanan.

Linjen *Kalmar—Berga* ombesörjer redan nu en för smalspåriga järnvägar relativt betydande godstrafik. Sålunda trafikeras denna järnväg av viktiga industrier i bl. a. Blomstermåla och Ruda samt utgör en livsviktig förbindelse mellan norra och södra delarna av Kalmar län. Tillsammans med andra av 1943 års järnvägskommitté nämnda skäl för en ombyggnad utgör anförda omständigheter ett starkt motiv för ombyggnad av järnvägen.

Beträffande bandelen *Sävsjö—Vetlanda* har 1943 års järnvägskommitté klargjort de svårigheter, som omlastningen för med sig för de växande industrierna i Landsbro och Myresjö. Vi vill ytterligare poängtera detta och erinra om att allteftersom industrierna här byggs ut, ökar de med omlastningen förknippade besvären. Och industrialiseringen i dessa trakter står icke stilla. Enligt vad det uppgives har enbart ett enda företag under de senaste två-tre åren investerat över två miljoner kronor i nyanläggningar.

Av det anförda torde tydligt framgå, att tiden nu är inne, att riksdagen beslutar, att de nämnda järnvägarna *Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred, Kalmar—Berga* och *Sävsjö—Vetlanda* byggas om till normalspår. Medelsbehovet för dessa arbeten torde enligt 1943 års järnvägskommitté kunna angivas till 20 à 22 milj. kronor vid den prisnivå, som var relevant vid

tiden för kommitténs kalkyler. Vid nu rådande löner och priser torde beloppet böra uppräknas till omkring 35 milj. kronor. I likhet med 1943 års järnvägskommitté utgår vi från att de medel, som anvisas för ombyggnaden, bestrides på sådant sätt, att de icke ökar statens järnvägars räntepliktiga kapital.

Såsom 1943 års järnvägskommitté framhållit, löses icke sydöstra Sveriges järnvägsfråga med beslut om och verkställande av breddning av nu nämnda järnvägar. Det är enligt vår mening ofrånkomligt att även planera för den av kommittén förordade kustbanan, som skulle uppstå genom ombyggnad av linjen *Karlskrona—Torsås—Kalmar*. Därmed skulle landsdelen få en sammanhängande, normalspårig kustbana *Kristianstad—Karlskrona—Kalmar—Berga—Hultsfred—Västervik* och *Linköping*. 1943 års järnvägskommitté påvisar, att ett av järnvägsstyrelsens persontrafikbyrå uppgjort tidtabellutkast ger vid handen, att restiden *Linköping—Kalmar* medelst insättande av direkta snabbgående motortåg skulle kunna nedbringas till 3½ timmar. Nu gällande tidtabell upptager en kortaste restid på samma sträcka av 6½ timmar. Länsstyrelsen i Blekinge län har funnit ombyggnaden av järnvägen från *Karlskrona* till *Kalmar* vara en fråga av så hög angelägenhetsgrad, att den bör tagas upp till behandling så snart ske kan.

Efter en ombyggnad av den blekingska kustbanan, vilket arbete nu pågår, och efter ombyggnad av linjen *Kalmar—Berga* skulle järnvägen *Karlskrona—Torsås—Kalmar* komma att »hänga i luften». Det kan enligt vår mening icke ifrågasättas, att trafiken läggs ned; under sådana förhållanden synes även företagsekonomiska skäl tala för att järnvägens i *Torsås* brutna spårvidd enhetliggöres till normalspår. Likaså är det enligt vår mening nödvändigt att förbereda realiserandet av 1943 års järnvägskommittés förslag om att bredda järnvägen *Växjö—Hultsfred*. Denna järnväg berör ett område av Småland, som redan har ett ganska industrialiserat näringsliv. Vi kan som exempel nämna orterna *Klavreström*, *Norrhult* och *Virserum*. Med insats av känd småländsk företaggaranda växer nya industrier fram längs denna linje. Järnvägen *Växjö—Hultsfred* kan efter ombyggnad bli en viktig föreningslänk i en genomgående normalspårig linje *Ronneby—Växjö—Hultsfred—Västervik*.

Sedan blekingejärnvägarna upptagits på ordinarie investeringsstat, finns med undantag av den korta bandelen *Harmånger—Bergsjö* inga ombyggnader av smalspåriga järnvägar på den beredskapsstat, som skall sättas i gång vid arbetslöshet. Vi anser därför att förberedelser redan nu bör vidtagas för ombyggnad av järnvägarna *Karlskrona—Torsås—Kalmar* och *Växjö—Hultsfred*.

I detta sammanhang aktualiseras på nytt frågan om breddningen av järnvägslinjerna *Oskarshamn—Brittatorp* och *Vislanda—Bolmen—Halmstad*. Ett viktigt skäl för ombyggnaden av smalspåriga järnvägar till normalspåriga är angelägenheten att tillskapa längdbanor. Vid sådant förhål-

lande vore det en brist att icke i ett företag om rationalisering medtaga dessa järnvägar. Frågan om ombyggnad av järnvägarna Oskarshamn—Brittatorp och Vislanda—Bolmen—Halmstad bör därför på nytt bli föremål för utredning.

Till slut fästes uppmärksamheten på det förhållandet, att en motionär år 1949 i samband med riksdagsbehandlingen av statsförvärvet av järnvägen Norsholm—Västervik—Hultsfred föreslog (I:242) riksdagen 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 vidtages, så att bygdens järnvägskommunikationer icke försämras.»

I anledning härav anförde utskottet följande:

»Med hänsyn till vad i motionen I:242 anförts synes det utskottet naturligt, att i samband med en eventuell ombyggnad jämväl upptages spörsmålet, i vad mån utbyggnaden lämpligen bör omfatta hela bansträckan Västervik—Norsholm. Enligt utskottets mening bör denna prövning vara helt förutsättningslös och därvid beaktas alla på frågan inverkan omständigheter.»

I Småland har, alltsedan frågan om järnvägarnas breddning väckts, ett livligt intresse visats denna. Inom Kalmar län, vilket i hög grad berörs av frågans lösning, verkar sedan något år ett kommunikationsråd med ändamål att få till stånd en förbättring av länets kommunikationer. Rådet utgör på kommunikationernas område ett representativt organ för hela Kalmar län. I Kalmar stad verkar vidare en kommitté med liknande arbetsuppgifter. Genom berörda organ har vissa utredningar verkställts, vilka under hand torde få tillställas det utskott, vartill motionen kommer att remitteras.

På grund av vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen måtte besluta, att järnvägslinjerna Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred, Kalmar—Berga, Karlskrona—Torsås—Kalmar, Sävsjö—Vetlanda och Växjö—Hultsfred ombygges till normalspår samt

att frågan om ombyggnad av järnvägslinjerna Oskarshamn—Brittatorp och Vislanda—Bolmen—Halmstad på nytt måtte bli föremål för utredning.

Stockholm den 20 januari 1953.

<i>Lars V. Lindén.</i>	<i>Tor Björnberg.</i>	<i>John W. Jonsson.</i>
<i>Nils Theodor Larsson.</i>	<i>N. Franzén.</i>	<i>Georg Pettersson.</i>
<i>Gust. E. Andersson.</i>	<i>Elof Hällgren.</i>	<i>Gustaf E. Heüman.</i>
<i>Torsten Bengtson.</i>	<i>John Sandberg.</i>	<i>Rune Johansson.</i>
<i>Fritiof Karlsson.</i>	<i>Hj. Weiland.</i>	<i>Ebbe Ohlsson.</i>
<i>Gärda Svenson.</i>	<i>Nils B. Hansson.</i>	<i>Patrick Nilsson.</i>
<i>Ivar Nilzon.</i>	<i>G. Elofsson</i>	<i>Sigfrid Larsson.</i>