

Nr 266

Av herr **Elowsson, Nils, m. fl.**, *angående ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår.*

Vid 1953 års riksdag framfördes i flera motioner projekt om breddning av olika smalspåriga järnvägslinjer i skilda delar av landet. I utlåtande nr 9 uttalade statsutskottet i anledning härav, att en konkret plan för det fortsatta breddningsarbetet synes böra upprättas. Enligt utskottets mening borde det ankomma på Kungl. Maj:t att föranstalta om upprättande av en sådan plan, vilken snarast möjligt borde underställas riksdagens prövning. I skrivelse den 28 mars 1953, nr 101, anmälde riksdagen, att riksdagen beslutat i enlighet med utskottets förslag. Sedan i anledning härav Kungl. Maj:t infortrat yttrande från järnvägsstyrelsen, hemställde styrelsen i skrivelse den 30 maj 1953, att med utarbetandet av planen måtte få anstå, till dess att den då planerade trafikpolitiska utredningen slutförts och de ekonomiska och trafikpolitiska förutsättningarna för statens järnvägar därefter hunnit klarläggas. Såsom framgår av vad chefen för kommunikationsdepartementet anför i direktiven för den trafikutredning, som sedermera tillsatts (1953 års trafikutredning, se riksdagsberättelsen 1954 sid. 103 ff), anslöt sig departementschefen till järnvägsstyrelsens uppfattning samt uttalade, att denna fråga närmast finge prövas av 1953 års trafikutredning (se 1954 års statsverksproposition, bil. 72, sid. 55).

Riksdagens beslut 1953 torde få anses ha inneburit, att i princip frågan om breddning av ytterligare smalspåriga järnvägar utöver linjen Forshem—Lidköping—Håkanstorp med bibanan Källby—Kinnekleva samt linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, varom beslut tidigare träffats, icke skulle kunna prövas, innan planen för de fortsatta breddningsarbetena framlagts. Vissa bandelar, vars framtida gestaltning ännu icke varit föremål för definitiv prövning, står emellertid i ett sådant tekniskt och geografiskt samband med ovannämnda linjer, att frågan om dessa bandelars ombyggnad till normalspår lämpligen synes böra lösas redan i samband med nu pågående smalspårsombyggnader. En sådan bandel är linjen (Karlskrona)—Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Järnvägen (Karlskrona)—Gullberna—Torsås—Bergkvara består av två delsträckor, den 43,2 kilometer långa huvudlinjen (Karlskrona)—Gullberna—Torsås och den 6,6 kilometer långa sidolinjen Torsås—Bergkvara. Huvudlinjen (Karlskrona)—Gullberna—Torsås har sin naturliga fortsättning i järnvägarna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga.

Redan på 1880-talet hade intresserade personer i sydöstra Småland och östra Blekinge arbetat för att en järnväg skulle byggas mellan Karlskrona och Kalmar genom kustbygden. Detta intresse framträdde starkast, sedan byggandet av järnvägslinjen Karlskrona—Karlshamn påbörjats. Intressenterna från respektive län kunde emellertid icke enas om den planerade järnvägens spårvidd och sträckning eller om gemensamt bolag. Frågan begränsades därför av intressenterna från Blekinge till att avse en järnväg från Gullberna till Torsås med samma spårvidd, 1067 mm, som järnvägen Karlskrona—Kristianstad. År 1896 konstituerades Östra Blekinge Järnvägsaktiebolag. Redan följande år påbörjades anläggningsarbetet, och i januari 1899 öppnades järnvägen för allmän trafik.

Under byggnadstiden för denna järnväg blev invånarna i Bergkvara livligt intresserade att få till stånd en järnväg mellan Bergkvara och Torsås. Sedan Östra Blekinge Järnvägsaktiebolag övertagit en koncession å en järnväg mellan dessa orter, igångsattes byggnadsarbetena under 1901. Järnvägslinjen öppnades för allmän trafik i april 1903. Järnvägarna Gullberna—Torsås—Bergkvara införlivades år 1943 med statsbanenätet (prop. 38: 1943, sid. 23 ff).

Järnvägen (Karlskrona)—Gullberna—Torsås—Bergkvara går till hela sin sträckning inom sydöstra Sveriges kustbygd. Södra delen av detta område utgöres av den bördiga Ramdalabygden med stor odling av sockerbeter. Norr och öster om Ramdalaslätten mellan Jämjö och Torsås går järnvägen fram genom skogsbygden. Skogen lämnar här hög avkastning, och undersökningar har visat, att skogskapitalet är avsevärt större och befinner sig i snabbare tillväxt än vad man tidigare räknat med. Här finnes sålunda råvarutillgångar, som skulle kunna utnyttjas i träindustrin. Tillgången på arbetskraft är god. Trots den goda kombinationen av tillgång på arbetskraft och råvaror är industrien svagt utvecklad. Den huvudsakliga orsaken härtill torde vara de dåliga kommunikationsförhållandena. I detta sammanhang kan också nämnas den svaga tätortsbildningen i östra Blekinge. Om man bortser från Lyckeby med hänsyn till dess läge i närheten av Karlskrona, är Jämjöslätt med cirka 550 invånare den största tätorten. Försök måste göras att få östra Blekinge och sydöstra Kalmar län att blomstra upp och att där skapa ytterligare arbetsmöjligheter. Initiativ härtill har redan tagits. Sålunda har Jämjö kommun vidtagit åtgärder för anläggande av ett fritidsområde och uppförande av byggnader för turister i Kristianopel. Arbeten har igångsatts för förbättring av hamnen i Kristianopel. Hamnens förbättring antages komma att i sin tur medföra utvidgning av konservindustrin i Fågelmara. Länsstyrelsen i Blekinge län har 1953 med tillstyrkan insänt en ansökan om anläggande av fiskehamn i Sandhamn. Detta arbete, som är avsett att utföras som beredskapsarbete, har påbörjats. Sambandet mellan den ekonomiska stagnationen och kommunikationerna har starkt betonats av Blekinge läns landstings förvaltnings-

utskott, som i yttrande över 1943 års järnvägskommittés förslag anført bland annat:

Det är utskottets bestämda uppfattning, att de eftersatta kommunikationerna inom östra Blekinge varit en väsentligt bidragande orsak till den sagda ekonomiska utvecklingen i dessa trakter. Någon industri av nämnvärd betydelse finns sålunda icke inom länet öster om Karlskronaområdet och befolkningsutvecklingen i samma länsdel visar en stadig tillbakagång. Skall därför en fortsatt tillbakagång kunna motverkas, måste enligt utskottets uppfattning en förbättring av kommunikationerna komma till stånd. (Yttrande den 9 april 1948).

Inom Kalmar län har Bergkvara erhållit ökad betydelse som handelsplats och hamn. En andra utbyggnadsetapp av hamnen har avslutats och en tredje utbyggnad är färdigplanerad och kostnadsberäknad. Hamnen får därefter en kajlängd på 400 meter och cirka 100 000 kvadratmeters upplagsområde. Djupet blir vid medelvattenstånd intill 5,20 meter. Sedan sockerfabriken i Karlshamn år 1953 nedlagts, är det i princip avsett, att de betor, som skördas öster om Bräkne—Hoby, skall förädlas i Mörbylånga på Öland. För transport av betorna mellan Bergkvara och Mörbylånga har inrättats en normalspårig färjeled med färjeläge i Bergkvara. Enligt nyligen fattat beslut kommer Lantmännens centralförening i Kalmar att i samråd med Spannmålsodlareföreningen uppföra en större spannmålssilo samt planmagasin i Bergkvara. Byggnadstillstånd har beviljats och kostnaderna beräknas till 575 000 kronor.

Trafikintensiteten på järnvägen Karlskrona—Torsås med sidolinje till Bergkvara utgjorde år 1951 175 000 bruttotonkm per år och bankm (se järnvägsstyrelsens ovannämnda underdåniga skrivelse den 30 maj 1953). Sedermera har bettrafiken bortfallit. Å andra sidan torde persontrafiken ha ökat, icke blott närtrafiken på Karlskrona utan även den genomgående trafiken. Den aktuella transportvolymen framgår av en av trafikinspektören i tjugonionde trafiksektionen upprättad rapport, vilken rapport under hand torde få tillställas det utskott, vartill motionen kommer att remitteras.

Linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara hör, såsom framgår av det anförda, historiskt samt på grund av sin särskilda spårvidd och sträckning tekniskt och geografiskt samman med Blekinge kustbanor, med vilka den kan anses bilda en naturlig driftenhet. 1943 års järnvägskommitté, som haft att pröva frågan om breddning av landets smalspårsnät, har dock icke upptagit frågan om den framtida gestaltningen av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara i samband med behandlingen av övriga till 1067 mm-systemet hörande järnvägar utan har prövat detta spörsmål i samband med undersökningen av de smalspåriga Kalmar-järnvägarna. (Se SOU 1945: 8 sid. 70). Förhållandet observerades vid behandlingen år 1946 i riksdagen av frågan om ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. 1944 års tra-

fikutredning hade i avgivet yttrande över järnvägskommitténs förslag givit uttryck för tveksamhet, huruvida principbeslut redan då borde fattas rörande blekingenätet utan att avvakta resultatet av pågående utredning i fråga om landets smalspårsnät i dess helhet. I detta sammanhang anförde riksdagen (skr nr 210):

Riksdagen vill icke förneka, 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. Såsom 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 — 1067 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 riksdagens mening berättigat, att till särskild behandling upptaga frågan om Blekingenätets förbättring. Riksdagen delar departementschefens uppfattning, att ett avgörande härutinnan icke längre bör uppskjutas.

Riksdagen har härefter år 1952 beslutat, att ombyggnaden av blekingejärnvägarna skall upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram. Ombyggnaden fortskrider nu och, även om enligt uttalande i årets statsverksproposition begränsningen av investeringarna under det kommande budgetåret medför, att arbetet något måste avsakas, kan dock linjen Karlskrona—Karlshamn beräknas kunna tagas i bruk som normalspårig inom få år (se 1955 års statsverksproposition, bil. 27, sid. 80 f). Tidpunkten får därför nu anses vara inne att taga upp frågan om den framtida gestaltningen av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Vid prövningen av denna fråga synes tre huvudalternativ kunna komma i fråga.

Alt. I. Järnvägen nedlägges helt och ersättes med andra likvärdiga ändamålsenliga trafikmedel.

Alt. II. Järnvägen bibehålles vid smalspårsdrift.

Detta alternativ medger två lösningar.

a) Järnvägen bibehålles tills vidare vid spårvidden 1067 mm.

b) Järnvägen omändras till samma spårvidd 891 mm som järnvägen Torsås—Kalmar.

Alt. III. Järnvägen ombygges till normalspår.

Alt. I. Järnvägen nedlägges helt och ersättes med andra likvärdiga kommunikationsmedel.

Vid behandling av detta alternativ må till att börja med erinras om att järnvägsstyrelsen, då den på sin tid framförde förslag om här berörda järn-

vägs införlivande med statsbanenätet (skrivelse den 10 juni 1942), till stöd för lämpligheten av att utan onödigt uppskov genomföra en dylik åtgärd åberopade, att »järnvägen, trots att trafikrörelsen vore tämligen svag, ansåges vara av sådan allmän betydelse, att ett nedläggande icke kunde ifrågasättas inom överskådlig framtid» (prop. 38/1943 sid. 24). Departementschefen uttalade i anslutning härtill, att »skulle förhållandena förändras, bör givetvis frågan om järnvägsdriftens bibehållande upptagas till förnyat övervägande» (prop. 38/1943 sid. 30). Vid den prövning av frågan, som sedermera skett inom 1943 års järnvägskommitté, har icke ifrågasatts, att här berörda järnväg skulle nedläggas.

Vad gäller frågan om nedläggning av järnvägar i allmänhet gjorde riksdagen år 1946 ett principuttalande. Vid behandlingen av propositionen om ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö uttalade sålunda riksdagen i anledning av att linjerna Norreryd—Kvarnamåla samt Sölvesborg—Hörviken uteslutits ur ombyggnadsprogrammet och vid sådant förhållande driften vid desamma kunde komma att nedläggas såsom sin mening, att det icke borde »ifrågakomma att beröva en bygd en järnvägsförbindelse utan tungt vägande skäl och i varje fall icke utan att samtidigt överväganden äger rum rörande förutsättningarna för ett tillgodoseende i annan form av bygdens berättigade krav på likvärdiga ändamålsenliga kommunikationer». (Se riksdagens skrivelse nr 210/1946 sid. 3.)

I detta sammanhang är särskilt ordet »likvärdiga» av intresse. Därmed kan gärna icke avses annat än att riksdagen velat understryka att vid nedläggning av driften vid en järnväg det icke är tillfyllest, att bygdens transportbehov i stället tillgodoses genom en i sedvanliga former bedriven biltrafik. Den biltrafik, som skall ersätta en nedlagd järnväg, måste också kunna erbjuda med järnvägen i *ekonomiskt och andra hänseenden likvärdiga* transporter. Detta måste i sin tur innebära, att de speciella förpliktelser, som åvilar järnvägen som allmän-företag (se härom bland annat riksdagsberättelsen 1954 sid. 104 och 105 samt »Nordisk Järnbanetidskrift» 1954 nr 8 sid. 207 ff), måste övertagas av den landsvägstrafik, som ersätter järnvägen. Dylik landsvägstrafik måste alltså ha transportplikt, d. v. s. skyldighet att i allmänhet ombesörja all trafik, som söker sig till transportleden, samt taxeplikt, d. v. s. skyldighet att tillämpa samma tariffer som järnvägen. Detta sistnämnda innebär givetvis, att genomgående tariffberäkning — »taxemässig samtrafik» — skall tillämpas vid transport såväl av gods som personer. Härtill kommer, att tarifferna skall vara offentliga samt att trafikanterna i fråga om specialnedsättningar skall tillförsäkras likformig behandling i taxehänseende under likartade förutsättningar. (Jmfr 1944 års trafikutredning, SOU 1947: 85 sid. 240—266, särskilt sid. 245). Vägtrafik av här ifrågavarande typ förekommer vid billinjen Övertorneå—Pajala. En undersökning av de ekonomiska konsekvenserna av införande

av genomgående avgiftsberäkning har också verkställt för statens järnvägars Dingle-linjer i Bohuslän. Som synes är det fråga om delar av landet, som anses särskilt vanlottade i kommunikationshänseende. Såsom i annat sammanhang framhållits (se motion nr 28/1953 i FK angående breddning av vissa smalspåriga järnvägar i sydöstra Sverige samt därvid fogade, under hand till vederbörande utskott överlämnade utredningar), är kommunikationsstandarden i sydöstra Sverige så låg, att det i och för sig icke kan anses orimligt, att man där ställer liknande krav som i Norrland och Bohuslän. (Jmfr även 1943 års järnvägskommitté del II SOU 1945: 8 sid. 103—106.) Verkställda utredningar (se 1944 års trafikutredning SOU 1947: 85 sid. 263—267) ger starka skäl antaga, att inrättandet av en billinje Karlskrona—Torsås—Bergkvara med genomgående avgiftsberäkning och tillämpning av statens järnvägars taxa skulle medföra ett avsevärt driftsunderskott. Vid ett omedelbart nedläggande av järnvägen kan det heller icke uteslutas, att redan nu vissa investeringar måste göras i vägnätet, som icke skulle ha behövt göras förrän i en mera avlägsen framtid. Ett nedläggande av järnvägen skulle också avklippa de utvecklingsmöjligheter, varom nedan förmåles. På grund av vad sålunda anförts och då ingen ansvarig instans övervägt järnvägens nedläggande, måste detta alternativ avvisas.

Alt. II. Järnvägen bibehålles vid smalspårsdrift.

Såsom ovan anförts medger detta alternativ två lösningar. Ett bibehållande av spårvidden 1067 mm skulle innebära, att järnvägen, sedan normalspårsdrift införts å sträckan Karlshamn—Karlskrona, skulle ligga kvar som en separat linje med 1067 mm:s spårvidd mellan, å ena sidan, en järnväg med normal spårvidd och, å andra sidan, en järnväg med 891 mm:s spårvidd. För den bygd banan betjänar skulle en dylik anordning innebära en påtaglig försämring i transportförhållandena, som kan förväntas medföra en ytterligare nedgång i banans användning för godstrafik. Inom kort kräves därjämte ett genomgående rälsbyte. En dylik lösning har vid prövningen av den framtida gestaltningen av en i detta hänseende jämförlig järnväg, nämligen bandelen Sölvesborg—Hörviken, av järnvägsstyrelsen betecknats som »ett ur flera avseenden olämpligt provisorium», som styrelsen »därför ej ansett skäl föreligga att närmare reflektera på» (se järnvägsstyrelsens underdåniga skrivelse den 26 februari 1954 angående nedläggande av bandelen Sölvesborg—Hörviken sid. 13). Det av järnvägsstyrelsen beträffande bandelen Sölvesborg—Hörviken fällda omdömet torde, såsom ovan framhållits, i detta avseende vara till alla delar tillämpligt å järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara. På grund av vad sålunda anförts måste därför den lösning, som innebär järnvägens bibehållande vid spårvidden 1067 mm, avvisas.

Vad angår den lösning, som innebär en omändring av spårvidden till 891 mm, har densamma diskuterats av 1943 års järnvägskommitté. Järnvägskommittén har därutinnan anfört följande (SOU 1948: 9, sid. 94):

Efter förverkligandet av beslutet om ombyggnad av järnvägen Karlskrona—Kristianstad skulle den direkta spårförbindelsen mellan denna järnväg och Karlskrona—Torsåslinjen brytas. Ett bibehållande av nuvarande spårvidd å linjen Karlskrona—Torsås skulle därför medföra spårviddsbrott såväl i Karlskrona (Gullberna) som i Torsås med därav föranledd omlastning på båda dessa stationer. Samkörning med rullande materiel skulle icke heller kunna förekomma. Starka rationaliseringsskäl tala sålunda för att dessa spårviddsbrott elimineras.

Tydligt är, att spårviddsbrottet i Torsås skulle kunna undanröjas genom inspikning till 891 mm av sträckan Karlskrona—Torsås, vilken därmed skulle få samma spårvidd som hela smalspårnätet i övrigt i Småland och Östergötland. Redan en dylik anordning skulle innebära en förbättring, enär den medförde obruten spårförbindelse mellan de östra delarna av Blekinge och Småland. Avståndet järnvägsledes mellan Karlskrona och Kalmar över Torsås är 25 km kortare än förbindelsen över Emmaboda. Efter inspikning av sträckan Karlskrona—Torsås vore det möjligt att med snabbgående rälsbussar minska restiden Kalmar—Karlskrona.

Nackdelen med en inspikning ligger i att ny omlastning tillkommer i Karlskrona—Gullberna av större omfattning än den, som elimineras i Torsås.

Järnvägsstyrelsen har jämväl övervägt denna lösning samt anför i yttrande över järnvägskommitténs betänkande härom följande:

Ur kommunikationsteknisk synpunkt framstår det visserligen som en uppenbar olägenhet, att två olika spårvidder mötas i Torsås. Efter ombyggnad av Blekingenätet vore det emellertid enklast och minst kostsamt att spika in linjen Karlskrona—Torsås till 891 mm för att därigenom erhålla en obruten spårvidd Kalmar—Torsås—Karlskrona.

Nackdelen med en inspikning i stället för en ombyggnad till normalspår ligger, såsom även kommittén framhåller (sid. 94), i att ny omlastning tillkommer i Karlskrona—Gullberna av större omfattning än den, som elimineras i Torsås. Då endast en mycket ringa del av det tillkommande omlastningsgodset torde kunna betraktas som »omlastningskänsligt», bör emellertid denna omständighet icke tillmätas alltför stor betydelse.

Kostnaderna för en omändring av spårvidden till 891 mm har av 1943 års järnvägskommitté beräknats för den 47,2 kilometer långa linjen Karlskrona—Torsås till 290 000 kronor eller 6 100 kronor per bankm och för den 6,6 kilometer långa linjen Torsås—Bergkvara till 25 000 kronor eller 3 800 kronor per bankm (SOU 1945: 8 sid. 44). Den av 1943 års järnvägskommitté verkställda kostnadsberäkningen har gjorts under förutsättning, att befintlig spårmateriel skulle komma till användning vid omändringen. Ovan har framhållits, att rälsen inom få år torde behöva utbytas. Orsaken härtill är att rälsen är mycket hårt nedsliten (se av 1943 års järnvägskommitté upprättad tabell, SOU 1945: 8 sid. 21). Enligt uppgift är därjämte räls skarvarna nedkörda och nedbockade. Det kan därför ifrågasättas, huruvida den befintliga rälsen över huvud taget håller för den påfrestning, som arbetet med omändringen till 891 mm:s spårvidd skulle innebära. Även om rälsen skulle hålla för denna påfrestning och fortfarande under någon tid kunna komma till användning å en till 891 mm:s spårvidd förändrad linje, må emellertid följande beaktas.

Rälsens vikt å linjen Gullberna—Bergkvara är 17,2 kg per meter. Å linjen Kalmar—Torsås är vikten 27,5 kg å en sträcka av 23 km och 31,2 kg å en sträcka av 16 km. (Se tabeller SOU 1945: 8 sid. 21 och 1948: 9 sid. 38). Högsta tillåtna hastighet å linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara är för loktåg 40 km/tim och för rälsbuss 60 km/tim. Högsta använda lokaxeltryck är 7,5 ton. Motsvarande siffror för linjen Kalmar—Torsås är 60 km/tim, 80 km/tim och 10 ton. Järnvägen Kalmar—Torsås har nu så gott som helt anordnats för dieseldrift. De härvid använda loken har ett axeltryck på 10 ton. Högsta tillåtna hastigheten för loktypen är 60 km/tim. Dessa lok torde över huvud taget icke kunna användas på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara med hänsyn till den här befintliga lägre rälsvikten. Såsom framgår av här anförda tekniska data kan vid omändring av spårvidden å linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara rälsbussar icke framföras med samma hastighet som å linjen Kalmar—Torsås. 1943 års järnvägskommittés ovan citerade uttalande att efter en inspikning det skulle vara möjligt att med snabbgående rälsbussar minska restiden mellan Kalmar—Karlskrona håller alltså inte streck. I övrigt kan till följd av att järnvägen Kalmar—Torsås anordnats för dieseldrift samkörning icke genomföras. En nödvändig förutsättning för att samdrift skall kunna anordnas är alltså, om nuvarande form för driften å linjen Kalmar—Torsås bibehålles, att tyngre räls inlägges å linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara. Dylig räls lär endast i begränsad omfattning kunna erhållas från andra bandelar, där rälsbyte skett. Kostnaden för inläggning av grövre räls å järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara torde därför belöpa sig till omkring 2 000 000 kronor.

De hittillsvarande kalkylerna beträffande kostnaderna för en omändring av spårvidden från 1067 mm till 891 mm håller sålunda icke. Redan detta torde i och för sig vara ett starkt skäl för att avvisa tanken på en dylig åtgärd. Härtill kommer de med ett bibehållande av smalspåret förenade tekniska olägenheterna. Om breddningen av järnvägen å sträckan Karlshamn—Karlskrona ej kombineras med ombyggnad till samma spårvidd av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara, uppkommer betydande svårigheter för Karlskrona stad. Man kan nämligen icke gärna räkna med att Gullberna skulle utgöra terminalstation för tågen på sträckan Kalmar—Karlskrona. Sålunda kommer fortfarande en jämväl smalspårig terminalanläggning att erfordras med rangeringsbangård, lokstall, hamnspår o. s. v. Staden skulle liksom nu vara nödsakad att ha två spårssystem med tillhörande anläggningar. Detta måste anses i högsta grad olägligt både ur utrymmesskäl och med hänsyn till möjligheterna att ordna järnvägsanläggningarna på ett planmässigt sätt. Staden planerar sammanslagning av nuvarande två stationer. Denna skulle givetvis underlättas, om endast en spårvidd användes. Hamnområdet skulle kunna utnyttjas mera rationellt, om man sluppe en av de båda spårvidderna. För SJ:s del skulle hållandet av dubbla terminalanläggningar i Karlskrona medföra avsevärda kostnader

särskilt med hänsyn till de höga personalkostnaderna. Svårigheterna att på ett tillfredsställande sätt ordna tidtabellen mellan Gullberna och Karlskrona skulle öka.

Det kan givetvis icke uteslutas, att en omändring av spårvidden till 891 mm skulle kunna öka godstrafiken. Den intäktsökning, som järnvägen eventuellt härigenom skulle erhålla, torde emellertid i viss mån komma att motvägas av ökade omkostnader för omlastningen och ökade kostnader för användning av överföringsvagnar. För övrigt torde drift och underhåll knappast bli lägre vid smalspår än vid normalspår (se 1943 års järnvägskommitté SOU 1948: 9 sid. 60).

Såsom framgår av vad här ovan anförts, förutsätter omändringen av spårvidden till 891 mm ett avsevärt kapitalutlägg. I den mån trafiken efter en dylik åtgärd kommer att öka kan det antagas, att de ökade inkomsterna kommer att ätas upp av ökade omkostnader för omlastningar. De med olika spårvidd förenade olägenheterna kommer att kvarstå. Järnvägens utvecklingsmöjligheter kommer att hämmas. Starka skäl föreligger alltså att avvisa den lösning, som en omändring av spårvidden till 891 mm skulle innebära.

Alt. III. Järnvägen ombygges till normalspår.

1943 års järnvägskommitté har förordat järnvägens ombyggnad till normalspår (SOU 1948: 9 sid. 97). Såsom skäl härför har järnvägskommittén bland annat uttalat, att en ombyggnad av linjen skulle avsevärt förbättra de berörda bygdernas kommunikationer samt därigenom stimulera näringslivet och öppna nya utkomstmöjligheter för befolkningen. I detta sammanhang må vidare beaktas, att bygdens behov av goda kommunikationer den senaste tiden ökats, framför allt till följd av den utveckling som föranletts av nedläggandet av sockerfabriken i Karlshamn. Såsom ovan anförts transporteras nu alla betor, som skördas öster om Bräkne-Hoby, till Mörbylånga. Det problem, som sjötransporten innebär, har lösts genom en av Sockerbolaget i Mörbylånga inrättad normalspårig färjeled mellan Bergkvara och Mörbylånga. Mellan Bergkvara och Mörbylånga transporteras betor. I motsatt riktning transporteras betmassa och andra vid fabriken tillverkade produkter. I och med denna omläggning har järnvägen helt förlorat bettransporterna, främst på grund av de med omlastningen till de av sockerbruket använda normalspårsvagnarna förenade kostnaderna. Det förhållandet, att transport å normalspårsvagnar via färjeleden Bergkvara—Mörbylånga ingår som ett nödvändigt led i bettransporterna, har eljest skapat tekniska förutsättningar för bettransporter med järnväg, som icke förekommer å andra orter. Det faller sig nämligen naturligt, givetvis under förutsättning att järnvägen gentemot lastbilarna kan erbjuda konkurrenskraftiga tariffer, att verkställa inlastning av betorna i skördeområdet i stäl-

let för i Bergkvara. Enligt från vederbörande lokala intressenter inhämtade upplysningar torde också järnvägen efter en ombyggnad till normalspår under nyss nämnda förutsättning kunna påräkna bettransporter på upp till 15 000 ton. Härigenom skulle järnvägen tillföras intäkter på minst 50 000 kronor per år. Härtill kommer returfrakterna för betmassa och andra vid sockerfabriken tillverkade produkter (Jmfr skriften »Sydöstmässan 1954» sid. 58).

Genom inrättandet av den nya färjeleden Bergkvara—Mörbylånga har vidare en ny möjlighet till en mera fast anknytning mellan Öland och fastlandets järnvägsnät yppats, vilket skulle kunna bli av betydelse för industrierna på södra Öland, särskilt Ytongaktiebolaget i Grönhögen och Ölands Cementaktiebolag i Degerhamn. Under den tid, då betkampanjen icke pågår, skulle färjan med tillhörande järnvägsvagnar kunna användas av dessa bruk samt insättas i trafik mellan å ena sidan Mörbylånga, Degerhamn och Grönhögen samt å andra sidan Bergkvara. Det är naturligtvis vanskligt att bedöma, vilka utvecklingsmöjligheter ett på järnvägsfärjetrafik grundat transportsystem mellan Öland och fastlandet kan komma att erhålla, därest det kommer till stånd. Ledningen för Ölands Cementaktiebolag ställer sig ännu avvaktande. Vad beträffar Ölands Ytongaktiebolag framhålles, att ytong är en rätt omlastningskänslig produkt. Vid transporter med järnvägsfärja kan bräckaget antagas bli mindre. Från denna synpunkt erbjuder perspektivet med en färjeled Grönhögen—Bergkvara mycket av intresse för sistnämnda företag. Färjeleden Bergkvara—Mörbylånga ingår som ett led i sockerbrukets i Mörbylånga interna transportsystem. Därest färjeled inrättas jämväl till Degerhamn och Grönhögen, kan givetvis denna också tänkas inrättad såsom ett led i respektive fabrikers interna transportsystem. Vid fortsatt transport å järnväg kommer därvid frakten att beräknas som om transporten började i Bergkvara. Givetvis kan statens järnvägar tänkas anordna dylika färjeleder i egen regi. I vad mån statens järnvägar genom ett dylikt transportsystem i konkurrens med bil och båt kan tillföras ökade frakter, blir beroende av de tariffer, som statens järnvägar kan komma att tillämpa. En förutsättning för att systemet skall bli konkurrenskraftigt är att genomgående fraktberäkning från Degerhamn respektive Grönhögen tillämpas. En utredning angående de möjligheter till ökade frakter för järnvägen en dylik rationalisering av transportsystemet rent teoretiskt skulle ge, har genom de lokala intressenternas försorg verkställts. Ifrågavarande utredning torde liksom ovan omförmälda rapport få tillställas det utskott, vartill motionen remitteras. Av den verkställda utredningen framgår, att statens järnvägar vid inrättandet under de angivna förutsättningarna av en färjeled Bergkvara—Degerhamn/Grönhögen skulle — vare sig färjeleden utgör ett led i fabrikenas interna transportsystem eller drives i statens järnvägars egen regi — tillföras intäkter på omkring 450 000 kronor. Det må framhållas, att den trafikökning, som

skulle tillkomma järnvägen enligt ovan åberopade utredning, icke utgör någon prognos för framtiden, utan grundar sig på nuläget samt att den skulle uppkomma, även om sockerfabriken i Mörbylånga nedlades, varom förslag på senaste tiden framförts (jmf betänkande avgivet av jordbruksprisutredningen, SOU 1954: 39 sid. 96—98, 185—190 och 231—232). Verkställda prognoser visar, att ölandsindustriernas transportbehov kommer att undergå en stark ökning under den närmaste tioårsperioden. Här må hänvisas till en av f. d. professorn i kommunikationsteknik Torsten Åström verkställd prognos beträffande den framtida trafiken å en bro mellan Öland och fastlandet (kap. 4 c sid. 8 och kap. 7 sid. 15). Den åberopade prognosen torde under hand såsom särskild bilaga få tillställas det utskott, vartill motionen kommer att hänvisas.

1943 års järnvägskommitté har, såsom ovan anförts, upptagit frågan om den framtida gestaltningen av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara vid behandlingen av de smalspåriga kalmarjärnvägarna (SOU 1945: 8 sid. 70). Ifrågavarande järnväg jämte järnvägarna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga har därvid behandlats som en enhet, vilken förordats till ombyggnad (SOU 1948: 9 sid. 93). Såsom skäl för ombyggnad av här ifrågavarande linjer anför järnvägskommittén även följande (SOU 1948: 9, sid. 70, 95 och 96):

Från olika håll ha betonats de fördelar för trafiken, som skulle uppstå, om de nu smalspåriga järnvägarna Karlskrona—Kalmar och Kalmar—Berga infogades såsom delar i en normalspårig, genomgående huvudlinje med anknytning i såväl norr som söder till det normalspåriga riksnätet. En normalspårig linje Kristianstad—Karlskrona—Kalmar med direkt fortsättning norr ut via Berga till Linköping skulle i viss mån bliva en mot-svarighet till Västkustbanan.

I det ovan åberopade underdåniga yttrandet över järnvägskommitténs betänkande anför järnvägsstyrelsen i anslutning härtill följande:

En ombyggnad till normalspår av sträckan Karlskrona—Torsås—Kalmar torde med all sannolikhet icke medföra, att godstrafiken mellan å ena sidan Linköping och stationer där bortom och å andra sidan Karlskrona ledes över Hultsfred—Berga—Kalmar. Denna trafik torde med större fördel kunna liksom nu ledas över den elektrifierade, nattetid bemannade linjen Mjölby—Nässjö—Alvesta — vilken vid den tidpunkt, då sträckan Berga—Kalmar kan tänkas ombyggd till normalspår, dessutom torde vara i stort sett dubbelspårig — i stället för över den icke elektrifierade linjen Linköping—Hultsfred—Berga, vars delsträcka Linköping—Hultsfred är jämförelsevis svagt utrustad och icke för närvarande tillåter framförandet av godsvagnar, lastade till sin fulla bärighet. Det är alltså styrelsens uppfattning, att sträckan Karlskrona—Torsås—Kalmar även efter en ombyggnad till normalspår kommer att få endast lokal betydelse.

Då järnvägsstyrelsen i sitt yttrande såsom sin mening uttalar, att järnvägen även efter en ombyggnad endast kan få lokal betydelse, vill väl järnvägsstyrelsen därmed ha sagt, att järnvägen även i en framtid blott kan tänkas upptaga lokal trafik och att denna trafik kan antagas bliva av

ringa omfattning. Vid den tidpunkt, då uttalandet gjordes (1948), får väl den däri gjorda bedömningen anses riktig, såvitt den avsåg den då tänkbara omfattningen av den framtida *lokala* trafiken. Genom inrättandet av den normalspåriga färjeleden mellan Bergkvara och Mörbylånga har emellertid förutsättningarna för denna bedömning av de rent lokala möjligheterna ändrats. Tillkomsten av denna transportled pekar på utvecklingsmöjligheter för järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara, som tidigare icke var skönjbara. Järnvägsstyrelsens bedömning av möjligheterna för den rent *lokala* trafikens utveckling kan alltså icke längre anses hållbar.

För övrigt kan det ifrågasättas, huruvida järnvägsstyrelsens omdöme, att järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara även efter en ombyggnad endast kan få lokal betydelse, är riktigt. Det är klart att, så länge järnvägarna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga bibehålles som smalspåriga, järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara i huvudsak endast kan antagas komma att upptaga lokal trafik. Det bör dock icke förbises, att den genomgående persontrafik mellan Skåne och Kalmar, som redan nu går över Torsås, kan komma att öka efter en ombyggnad till normalspår, som skulle kunna medge framförandet av direktgående rälsbussar från Skånes centralorter till Torsås.

Vid en ombyggnad till normalspår jämväl av järnvägarna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga, vilket föreslagits av 1943 års järnvägskommitté, blir emellertid situationen förändrad. Härigenom erhålles, såsom järnvägskommittén framhållit, en sammanhängande längdbana, en sydostkustbana, Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad. Nämda järnväg blir väl skickad att ombesörja långväga transporter såväl i fråga om personer som gods, vilket kan tänkas medföra en ökning av trafiken. Utan att närmare gå in på frågan avvisar emellertid järnvägsstyrelsen i sitt förut åberopade underdåniga yttrande en sådan banas möjligheter att upptaga genomgående trafik, varvid järnvägsstyrelsen bland annat hänvisar till den högre transportkostnad, som enligt järnvägsstyrelsens mening kan antagas föreligga å dessa banor även efter en ombyggnad. Järnvägsstyrelsen torde vid denna bedömning ha utgått ifrån bland annat att även efter en ombyggnad ångdrift skulle vara anordnad samt jämfört kostnaderna härför med kostnaderna å de elektrifierade linjerna. Numera torde kunna förutsättas, att efter en ombyggnad av här berörda banor, dieseldrift kommer att anordnas. Vid dieseldrift blir transportkostnadsnivån ungefär densamma som på de elektrifierade stambanorna. Vid sådant förhållande bör godset transporteras över Torsås—Kalmar—Berga, då denna transportled utgör den kortaste transportvägen. En schematisk uppfattning av omfattningen av den trafik, som under nämnda förutsättning en normalspårig längdbana Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad kan påräkna, erhålles, om man antager, att det föreligger en direkt proportion mellan, å ena sidan, det totala antalet trafikenheter för hela riket med undantag för malmtrafiken och det

antal trafikanter, som en dylik längdbana skulle kunna påräkna, och, å andra sidan, befolkningstalet i hela riket och befolkningstalet i det område, som kan anses utgöra sydostkustbanans trafikområde. Om sistnämnda befolkningstal sättes så lågt som till endast 140 000, erhålles mellan 500 000 och 600 000 trafikenheter per år och bankm. Enligt modern transportteknisk uppfattning är en järnväg med denna trafikvolym fullt bärkraftig.

Vid bedömandet av betydelsen av en sydostkustbana Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Hässleholm bör måhända också beaktas, att de på senare tid förekommande svårigheterna att rättidigt framföra tågen av järnvägssakkunniga uppgivits till väsentlig del bero på en överbelastning av tidtabellerna särskilt på huvudlinjerna. Detta torde gälla bland annat bandelarna Linköping—Malmö, och det kan med skäl sättas i fråga om ens ett fullständigt utbyggt dubbelspår skulle tillfredsställande undanröja svårigheten. Tillkomsten av en normalspårig järnväg Karlskrona—Berga skulle ge möjligheter till en väsentlig avlastning av huvudlinjen Malmö—Nässjö—Linköping.

Intresset för en sydostkustbana är mycket stort i därav berörda orter och en särskild kommitté, sydostkustbanekommittén, har bildats för att främja tanken på en dylik bana. Vid uppvaktning den 23 februari 1954 inför chefen för kommunikationsdepartementet, i vilken uppvaktning landshövdingarna i Östergötlands, Kalmar, Blekinge och Kristianstads län medverkade, överlämnades en framställning, vari hemställdes, att Kungl. Maj:t måtte på lämpligt sätt snarast föranstalta om en utredning om betydelsen av en sydostkustbana Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Hässleholm. Denna framställning torde fortfarande vara föremål för Kungl. Maj:ts övervägande. Vid bedömningen av den framtida gestaltningen av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara bör stort avseende fästas vid att den i en framtid kan komma att bli ett led i en blivande sydostkustbana och att den därför bör breddas. Mycket bärkraftiga skäl kan sålunda åberopas till stöd för en ombyggnad till normalspår av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Vad beträffar linjesträckningen uttalar järnvägskommittén, att sträckningen i trakten av Torsås—Bergkvara icke är tillfredsställande, enär Bergkvara ligger vid sidan av huvudlinjen, och förbindes med denna genom en 6 km lång sidolinje. Järnvägskommittén anför vidare (SOU 1948: 9 sid. 96):

På denna sidolinje upprätthålles både person- och godstrafik. Med hänsyn till hamnen i Bergkvara kan linjen ej nedläggas. Vid en ombyggnad till normalspår uppstår frågan, huru sidolinjen till Bergkvara skall gestaltas. Den kan självfallet efter ombyggnad även i fortsättningen drivas såsom en sidolinje. Men därvid konserveras ett missförhållande, som för trafikanterna medför ökade rese- och transporttider och för järnvägen ökade kostnader. Systemet med en sidolinje kan emellertid elimineras i samband med huvudlinjens ombyggnad och för en kostnad, som icke behöver avskräcka. Kommittén anser nämligen, att huvudlinjen bör omläggas från trak-

ten av Norra Tång till Gökaland (Bergkvara) och därifrån följa sidolinjen fram till Torsås. Järnvägen förlänges visserligen omkring 4 km, men denna nackdel torde mer än väl uppvägas av fördelarna med att bispåret försvinner.

Det torde vara tveksamt, huruvida vid ett eventuellt beslut om separat ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara frågan om linjeomläggningen vid Bergkvara skall upptagas till prövning. Detta spörsmål torde i stället böra företagas till behandling i samband med prövningen av den framtida gestaltningen av järnvägen Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga och deras betydelse såsom led i en sydostkustbana. Däremot torde böra övervägas, huruvida jämväl sidolinjen Torsås—Bergkvara redan nu bör ombyggas till normalspår för all trafik. Måhända skulle de trafikuppgifter, som kommer att åvila denna linje, tills vidare kunna fyllas om den endast omändras till normalspårigt industrispår. Det bör dock beaktas, att resandetrafiken ej är obetydlig.

Medelsbehovet för en ombyggnad till normalspår blir beroende av den tekniska standard järnvägen efter ombyggnaden anses böra erhålla. 1943 års järnvägskommitté har, såsom i olika sammanhang framhållits, räknat med att järnvägen efter en ombyggnad skulle ingå såsom ett led i en blivande sydostkustbana. Med hänsyn till de trafikuppgifter, som sålunda kan vänta järnvägen, har järnvägskommittén förutsatt, att den skulle erhålla en relativt god teknisk standard. Järnvägskommittén (SOU 1948: 9 sid. 70 och 71) räknar därför med att ombyggnaden skall utföras enligt följande bantekniska normer:

Största lutning	16,7 ‰
Minsta kurvradie	400 m
Bankens krönbredd	5,0 m
Sliperslängd	2,7 m
Råler, vikt	34 kg/m
Högsta tillåtna hastighet	
loktåg	80—85 km/tim
lätta motortåg	110 km/tim
Lokaxeltryck, bana	18 ton
» broar	20 » .

Kostnaden enligt de angivna normerna skulle uppgå till 83 000 kronor per kilometer, vilket för den 43,3 kilometer långa sträckan Torsås-Bergkvara utgör 3 585 600 kronor. Med dagens priser blir givetvis kostnaden högre. Enligt uppgift av järnvägsstyrelsen kan totalkostnaden för ombyggnaden av den 57 kilometer långa smalspåriga järnvägen Forshem—Lidköping—Håkanstorp beräknas till 9 000 000 kronor, vilket motsvarar icke fullt 158 000 kronor per kilometer (se bilaga 27 till statsverkspropositionen 1954, kapitalbudgeten s. 60). Räknar man med motsvarande belopp såsom byggnadskostnad för sträckan Gullberna—Torsås, blir storleken av

den investering som kräves 6 825 600 kronor. Härtill kommer kostnaden för ombyggnad av den 6,6 kilometer långa linjen Torsås—Bergkvara till industrispår. Antages kostnaderna bli desamma som kostnaderna för anläggandet av industrispåret mellan Sölvesborg och Lister-Mjällby, kan storleken av denna investering beräknas till 264 000 kronor. Totalt skulle alltså kostnaden för en ombyggnad av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara i enlighet med de bantekniska normer å sträckan Gullberna—Torsås, som 1943 års järnvägskommitté förordad, belöpa sig till sammanlagt omkring 7 090 000 kronor.

Förslagsställarna till en sydostkustbana räknar inte med att banan skall kunna förverkligas annat än i etapper. Vid sådant förhållande skulle vid en i samband med Blekinge kustbanor företagen ombyggnad av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara denna linje kunna ges en lägre teknisk standard än den 1943 års järnvägskommitté förutsatt. I detta sammanhang må erinras om att stora delar av inlandsbanan ursprungligen utrustats med lättare överbyggnad, innefattande en rälvikt av 27,8 kg/m och ett slipersavstånd av 75 cm (se SOU 1945: 7 sid. 46). Vid en omedelbar ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara kunde den lämpligen ges denna standard. Sedan därefter vid en definitiv prövning blivit fastslaget, att linjerna Linköping—Kalmar—Karlskrona skall utbyggas till en sydostkustbana, kan linjen Gullberga—Torsås i samband med det löpande underhållsarbetet undan för undan ges den högre tekniska standard, som blir erforderlig för att linjen såsom ett led i en sydostkustbana skall kunna fylla de trafikuppgifter, som kräves av en dylik bana. Vid det här föreslagna tillvägagångssättet skulle den för ombyggnad av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara omedelbart erforderliga investeringen kunna icke oväsentligt nedbringas.

Av det anförda torde tydligt framgå, att av tänkbara alternativ beträffande den framtida gestaltningen av järnvägen Gullberga—Torsås—Bergkvara återstår endast det, som innebär ombyggnad till normalspår, ävensom att denna ombyggnad bör ske i samband med ombyggnaden av linjen Karlshamn—Karlskrona.

Under hänvisning härtill samt då enligt vår mening frågan är till fullo utredd får vi i första hand hemställa,

att riksdagen ville besluta, att järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara ombygges till normalspår i samband med ombyggnaden av järnvägen Karlshamn—Karlskrona.

Skulle riksdagen vid prövningen av denna fråga finna att, innan ett definitivt avgörande träffas, ytterligare utredningar är erforderliga får vi i andra hand hemställa,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en skyndsamt utredning beträffande förutsätt-

ningarna för en ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår i samband med att linjen Karlshamn—Karlskrona blir tagen i bruk för normalspårdrift.

Stockholm den 26 januari 1955

N. Elowsson

John W. Jonsson

Tor Björnberg

Nils Theodor Larsson

Rikard Svensson