

## Nr 152

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Nils Elowsson m. fl.* (I: 266) och den andra inom andra kammaren av herr *Johansson* i Kalmar *m. fl.* (II: 360), har hemställts 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 äro erforderliga, hemställles i andra hand att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en skyndsam utredning beträffande förutsättningarna för en ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår i samband med att linjen Karlshamn—Karlskrona blir tagen i bruk för normalspårdrift.

I motionerna framhålles inledningsvis bl. a. att riksdagens beslut 1953 i anledning av de i flera motioner framförda projekten om breddning av olika smalspåriga järnvägslinjer i skilda delar av landet 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 en genom Kungl. Maj:ts föranstaltande upprättad plan för de fortsatta breddningsarbetena framlagts. Vissa bandelar, vilkas framtida gestaltning ännu icke varit föremål för definitiv prövning, anses emellertid stå 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 smalspårsumbyggnader. En sådan bandel vore 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 säges ha sin naturliga fortsättning i järnvägarna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga.

Motionärerna lämna vidare (motionen I: 266, s. 2—4) vissa uppgifter rö-

rande tillkomsten av järnvägen samt rörande näringslivets struktur m. m. inom de av järnvägen närmast berörda bygderna.

I motionerna erinras härefter om att riksdagen år 1952 beslutat, att ombyggnaden av blekingejärnvägarna skall upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram. Ombyggnaden fortskrider nu, och linjen Karlskrona—Karlshamn beräknas kunna tagas i bruk som normalspårig inom få år, varför tidpunkten anses vara inne att taga upp frågan om den framtida gestaltningen av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Vid prövningen av denna fråga synas enligt motionärerna tre huvudalternativ kunna komma i fråga, nämligen

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

alt. II. Järnvägen bibehålles vid smalspårdrift, vilket 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.

Beträffande det förstnämnda alternativet framhålles att vad gäller frågan om nedläggning av järnvägar i allmänhet riksdagen år 1946 vid behandlingen av propositionen om ombyggnad till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö uttalade 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 övervägande äger rum rörande förutsättningarna för ett tillgodoseende i annan form av bygdens berättigade krav på likvärdiga ändamålsenliga kommunikationer». (Se riksdagens skrivelse nr 210/1946 s. 3.)

Härom anföres vidare följande.

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 till fyllest, 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 s. 104 och 105 samt »Nordisk Järnbanetidskrift» 1954 nr 8 s. 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 av såväl 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. (Jfr 1944 års trafikutredning, SOU 1947: 85 s. 240—266, särskilt s. 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. (Jfr även 1943 års järnvägskommitté del II SOU 1945: 8 s. 103—106.) Verkställda utredningar (se 1944 års trafikutredning SOU 1947: 85 s. 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 förmäles. På grund av vad sålunda anförts och då ingen ansvarig instans övervägt järnvägens nedläggande, måste detta alternativ avvisas.

Beträffande det andra alternativet framhålles att detsamma, såsom tidigare nämnts, medger två alternativa lösningar. Ett bibehållande av spårvidden 1067 mm skulle innebära, att järnvägen, sedan normalspårdrift införts å sträckan Karlshamn—Karlskrona, skulle ligga kvar som en separat linje med 1067 mm 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 kunde förväntas medföra en ytterligare nedgång i banans användning för godstrafik. Inom kort skulle därjämte krävas ett genomgående rälsbyte.

Vad angår den lösning som innebär en omändring av spårvidden till 891 mm återges (s. 7 och 8 i motionen 266) 1943 års järnvägskommittés uttalanden i denna fråga samt järnvägsstyrelsens yttrande över kommitténs betänkande. Motionärerna anföra vidare bl. a. följande.

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 dylik 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 särskild 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 järnvägs-kommitté SOU 1948: 9 s. 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 åtas 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.

Beträffande det tredje alternativet framhålles till en början att 1943 års järnvägskommitté förordat järnvägens ombyggnad till normalspår (SOU 1948: 9 s. 97). Såsom skäl härför har järnvägskommittén bland annat uttalat, att en ombyggnad av linjen skulle avsevärt förbättra de berörda byggnadernas kommunikationer samt därigenom stimulera näringslivet och öppna nya utkomstmöjligheter för befolkningen.

Motionärerna erinra bl. a. även om att vid en ombyggnad till normalspår av järnvägarna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga erhålles, såsom järnvägskommittén framhållit, en sammanhängande längdbana, en sydostkustbana, Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad.

Numera säges kunna förutsättas, att efter en ombyggnad av i motionen berörda banor dieseldrift kommer att anordnas. Vid dieseldrift säges transportkostnadsnivån bliva ungefär densamma som på de elektrifierade stambanorna. Vid sådant förhållande skulle 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, skulle erhållas, om man antog, att det föreläge 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 kunde anses utgöra sydostkustbanans trafikområde. Om sistnämnda befolkningstal sattes så lågt som till endast 140 000, erhöles mellan 500 000 och 600 000 trafikenheter per år och bankm. Enligt modern transportteknisk uppfattning vore en järnväg med denna trafikvolym fullt bärkraftig.

Vid bedömandet av betydelsen av en sydostkustbana Linköping—Kalmar

—Karlskrona—Kristianstad—Hässleholm anses också böra 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 skulle gälla bland annat bandelarna Linköping—Malmö, och det kunde 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.

Beträffande medelsbehovet för en ombyggnad till normalspår framhålla motionärerna att detsamma blir beroende av den tekniska standard järnvägen efter ombyggnaden anses böra erhålla. 1943 års järnvägskommitté har räknat med att järnvägen efter en ombyggnad skulle ingå såsom ett led i en blivande sydostkustbana. Med hänsyn till de trafikuppgifter, som sålunda kunna vänta järnvägen, har järnvägskommittén förutsatt, att den skulle erhålla en relativt god teknisk standard.

Kostnaderna för en ombyggnad av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara i enlighet med de bantekniska normer å sträckan Gullberna—Torsås, som 1943 års järnvägskommitté förordat, anges av motionärerna belöpa sig till sammanlagt omkring 7 090 000 kronor.

Avslutningsvis anföres följande.

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 rälsvikt av 27,8 kg/m och ett sliperavstånd av 75 cm (se SOU 1945: 7 s. 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 Gullberna—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 Gullberna—Torsås—Bergkvara återstår endast det, som innebär ombyggnad till normalspår, ävensom att denna ombyggnad bör ske i samband med ombyggnaden av linjen Karlshamn—Karlskrona.

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

*Järnvägsstyrelsen* meddelar i sitt yttrande inledningsvis vissa uppgifter till belysning av trafikomfattningen och driftekonomin på bandelen i fråga samt framhåller vidare bl. a. följande.

Av förestående redogörelse framgår, att en rent företagsekonomisk bedömning av frågan icke gärna skulle kunna ge annat resultat än att järnvägsdriften med nuvarande förutsättningar i fråga om trafikunderlag borde helt nedläggas och trafiken överföras till landsväg. Styrelsen delar emellertid motionärernas uppfattning att en sådan åtgärd för närvarande icke lämpligen kan och bör ifrågakomma, men stöder sig därvid på en i vissa avseenden annan motivering.

Som främsta skäl mot en nedläggning anföra motionärerna, att järnvägens ersättande med en likvärdig billinje, d. v. s. med genomgående avgiftsberäkning och tillämpning av SJ taxa, av allt att döma skulle medföra ett avsevärt driftunderskott. Även om visst driftunderskott icke synes uteslutet vid en på detta sätt anordnad billinje, skulle detta emellertid enligt styrelsens mening i varje fall bli avsevärt lägre än vid nuvarande driftform. Anförda skäl torde därför i och för sig icke stå hindrande i vägen för en nedläggningsåtgärd.

Den omständigheten, att en bygd genom tillkomsten av en järnväg en gång erhållit vissa fördelar i transport- och fraktkostnadshänseende till följd av vissa nu enbart historiskt betingade särdrag i järnvägsdriften kan dessutom icke rimligtvis tagas till intäkt för krav på att denna undantagsställning oberoende av nu ändrade förutsättningar skall fortbestå för all framtid. Framför allt gäller detta då själva grundförutsättningen, nämligen järnvägslinjens existensberättigande, icke längre är för handen i och med att järnvägsföretaget blivit alltmer och mer förlustbringande och så gott som helt förlorat sin tidigare betydelse för bygden på grund av och samtidigt med transportteknikens förändring. Det ligger för övrigt i sakens natur och sammanhänger med nyssnämnda förändring i transporttekniken, att en billinje kan bli ett icke blott likvärdigt utan i väsentliga hänseenden — i fråga om smidig anpassning till bebyggelsen, möjlighet till transporter från dörr till dörr etc. — för trafikanterna ändamålsenligare trafikmedel än en järnvägslinje, även om den förra skulle medföra ett något högre pris på transporttjänsterna på grund av att den ej i samma mån som järnvägen subventioneras av andra bärkraftigare linjer.

Ett annat av motionärernas argument mot ett nedläggande, nämligen det sannolika behovet av vissa omedelbart nödvändiga investeringar i vägnätet, vilka eljest skulle bli erforderliga först i en mera avlägsen framtid, synes styrelsen föga bärande, med tanke på att trafiken i händelse av järnvägsdriftens nedläggning kommer att överföras huvudsakligen till riksväg 4, vilken redan nu torde befinna sig i sådant skick, att den utan vidare kan tåla den förhållandevis ringa trafikökning, som en driftomläggning skulle förorsaka. Denna trafikökning synes nämligen i fordon räknat kunna röra sig om endast 5 å 6 procent. De enda svårigheter som möjligen kunna uppstå gälla sträckan Gullberna—Karlskrona, där vissa trafikreglerande åtgärder redan nu näst vidtagas; å andra sidan torde den trafikökning, som kan komma att följa med banans nedläggande, vara mycket obetydlig i jämförelse med den trafik som redan nu framgår där.

Att styrelsen nu icke anser sig böra förorda den av allt att döma ur företagsekonomisk synpunkt fördelaktigaste åtgärden, nämligen nedläggning, är närmast ett uttryck för uppfattningen, att det bästa icke får bli det godast fiende. Styrelsen hyser nämligen i likhet med motionärerna den åsikten, att järnvägens bibehållande för närvarande kan vara av viss betydelse för den

berörda bygdens näringsliv. Än större vikt tillmäter styrelsen det förhållandet, att ett nedläggande av bandelen Gullberna—Torsås skulle ytterligare försämra driftresultatet på bandelen Kalmar—Torsås, vilket redan nu är otillfredsställande, och därmed utgöra incitament till fortsatta nedläggningsåtgärder.

Vad därefter angår alternativet att bibehålla bandelen med oförändrad spårvidd anser styrelsen i likhet med motionärerna och på i motionerna anförda skäl, att denna lösning bör avvisas.

Styrelsen förklarar sig vidare icke dela motionärernas uppfattning, att bibehållandet av två spårvidder på sträckan Gullberna—Karlskrona skulle medföra ökade svårigheter att på ett tillfredsställande sätt ordna tidtabellen på denna sträcka, enär ju smalspåret även i fortsättningen såsom för närvarande kommer att ligga på särskild banvall vid sidan om normalspåret. Däremot komme nuvarande olägenheter i Karlskrona i viss utsträckning att bli bestående därest två spårvidder bibehölles där. Dessa svårigheter anses emellertid ha av motionärerna överdrivits. Sålunda anses det ej ha beaktats, att behovet av terminalanläggningar m. m. för smalspårstrafiken reduceras högst väsentligt i och med breddningen av bandelen Karlshamn—Karlskrona.

Sammanfattningsvis uttalar styrelsen att de av motionärerna anförda skälen mot omändring av spårvidden till 891 mm icke synas bärande.

Beträffande motionärernas tredje alternativ framhåller styrelsen bl. a. följande.

Kostnaden för ombyggnad till normalspår av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara kalkyleras av motionärerna med ledning av uppgifter rörande den ombyggda bandelen Forshem—Lidköping—Håkantorp till sammanlagt 7 090 000 kronor, med möjlighet att icke oväsentligt kunna nedbringa den omedelbart erforderliga investeringen, om linjen till att börja med gives en lägre teknisk standard och upprustas först sedan det blivit fastslaget, att linjerna Linköping—Kalmar—Karlskrona skola utbyggas till en sydostkustbana.

Styrelsen anser sig sakna anledning och även möjlighet att nu närmare ingå på en prövning av sannolikheten av den förväntade trafikökningen. Önskvärdheten att återupptaga bettrafiken är ur företagsekonomisk synpunkt diskutabel mot bakgrunden av dessa transporters tvivelaktiga lönsamhet, som är särskilt påtaglig så länge SJ som nu måste räkna med vagnsbrist under tiden oktober—december. Huruvida ökningen av cement- och ytongtransporterna på grund av banans breddning bygger på något verklighetsunderlag, undandraget sig styrelsens bedömande. Den återopade utredningen angives för övrigt i motionerna vara av teoretisk natur. Det bör dessutom icke a priori anses uteslutet, att en ungefär motsvarande trafikökning skulle kunna komma till stånd även vid inspikning till 891 mm, då det i sista hand väl ändå icke är transporttiden utan priset på transporttjänsterna, som när det gäller tunga transporter av här ifrågakarande slag är avgörande för trafikantens val av transportmedel. Antydningar om sådan ökning återfinnas i motionerna under ifrågakarande avsnitt (s. 9). Att slutligen direktgående rälsbussar mellan Skånes centralorter och Torsås skulle kunna leda till någon avgörande ökning av den genomgående persontrafiken mellan Skåne och Kalmar synes styrelsen föga troligt.

Även om en sådan ökning vore tänkbar, finnes för övrigt ingen anledning förmoda, att denna skulle bli större vid normalspårsalternativet än vid inspikningsalternativet, så länge bandelen Kalmar—Torsås bibehålles vid nuvarande spårvidd. Ett tågbyte bleve ju under alla förhållanden ofrånkomligt.

Styrelsen anför vidare beträffande en tänkt sydostkustbana att av de i densamma ingående bansträckorna delen Berga—Kalmar synes böra komma i fråga till ombyggnad i första rummet. Med hänsyn till behovet av andra ur järnvägsekonomisk synpunkt i nuvarande läge synnerligen angelägna investeringar synes det emellertid styrelsen icke tänkbart att ifrågasättande ombyggnadsprojekt skulle kunna inrymmas i SJ investeringsprogram förrän tidigast om tio år. Vid sådant förhållande finner styrelsen mindre välbetänkt att redan nu på sträckan Karlskrona—Torsås göra investeringar, som kunna väntas bli till nytta först i en oviss framtid och endast under förutsättning att jämväl bandelarna Berga—Kalmar och Kalmar—Torsås anses böra ombyggas till normalspår. Ett beslut i enlighet med motionärernas hemställan anses med andra ord innebära att riksdagen i realiteten fattar principbeslut om breddning av hela sträckan Berga—Kalmar—Gullberna. Ett sådant mera omfattande beslut säger sig styrelsen i sakens nuvarande läge icke vara beredd att tillstyrka.

Kostnaderna för ombyggnad av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår med samma bantekniska standard som linjen Kristianstad—Karlskrona beräknas av styrelsen till i runt tal ca tio miljoner kronor, dvs. tre miljoner kronor mer än som anges i motionerna. Efter att bl. a. ha erinrat härom hemställer styrelsen att — då enligt styrelsens mening en ändring av spårvidden till 891 mm för närvarande framstår som den lämpligaste och billigaste lösningen av ifrågasättande spårviddsproblem — statsutskottet måtte avstyrka motionerna I: 266 och II: 360.

*Länsstyrelsen i Kalmar län* förklarar sig i princip anse att järnvägarna Ätvidaberg—Västervik—Hultsfred och Kalmar—Berga i första hand bör komma i fråga för ombyggnad till normalspår, medan en breddning av järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar icke är av samma angelägenhetsgrad. Av motionen och i denna åberopade utredningar framginge emellertid, att delsträckan Karlskrona—Torsås—Bergkvara både historiskt och på grund av sin särskilda spårvidd tekniskt och geografiskt hör samman med Blekinge kustbanor. Då det dessutom av verkställda utredningar framginge, att inom kort ett genomgående rälsbyte erfordras, kunde det av rent praktiska skäl befinnas lämpligt, att järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara ombyggdes i samband med ombyggnaden av Blekinge kustbanor. Länsstyrelsen säger sig vilja fästa uppmärksamheten på att järnvägen Karlskrona—Torsås—Bergkvara efter breddningen av Blekinge kustbanor skulle kvarligga som en isolerad bana med 1067 mm spårvidd mellan ett normalspårssystem och ett system av 891 mm för den händelse icke denna järnväg ombygges. För bygden komme detta att innebära en försämring i kommunikationshänseende, då denna bana sedan den byggdes haft samma spårvidd



som Blekinge kustbanor. Frågan om nedläggande av järnvägen skulle därmed komma att aktualiseras.

Länsstyrelsen framhåller vidare sammanfattningsvis att även om en ombyggnad av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara icke för länets samfärdslösning är av samma betydelse som en ombyggnad av linjerna Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred och Kalmar—Berga synas dock mycket starka skäl tala för att även linjerna Karlskrona—Torsås—Kalmar snarast ombyggas och att i samband med ombyggnaden av Blekinge kustbanor frågan om linjens Gullberna—Torsås—Bergkvara ombyggnad till normalspår prövas. Med framhållande av att en ombyggnad av denna järnväg icke får fördröja frågan om en breddning av järnvägarna Hultsfred—Västervik—Åtvidaberg och Kalmar—Berga tillstyrker länsstyrelsen slutligen bifall till motionen.

*Länsstyrelsen i Blekinge län*, som i ärendet inhämtat utlåtande från förvaltningsutskottet inom länets landsting, har anfört följande.

Såväl den ekonomiska utvecklingen som befolkningsutvecklingen i Blekinge har, såsom landstingets förvaltningsutskott framhållit, under lång tid karakteriserats av stagnation och tillbakagång. Under det gångna året ha dock förhållandena inom länets västra delar i hög grad förbättrats. Denna förbättring är särskilt framträdande inom karlshamnssområdet. Ombyggnaden av järnvägen å sträckan Kristianstad—Karlshamn till normalspår har säkerligen i viss grad varit stimulerande för utvecklingen. Därest även järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara ombyggs till normalspår, kan en sådan ombyggnad enligt länsstyrelsens uppfattning på motsvarande sätt medföra en stimulerande effekt inom länets östligast belägna del. De dåliga kommunikationerna torde under de senaste årtiondena ha varit en av huvudorsakerna till den fortskridande avfolkningen av östra länsdelen. Mellan åren 1930 och 1952 har folkmängden inom det av järnvägslinjen närmast berörda jämjöområdet minskat med 15 procent medan folkminskningen inom östra Blekinge i övrigt inklusive Karlskrona stad uppgått till 0,6 procent. De långa järnvägen inom jämjöområdet belägna tätorterna ha varit för små för att kunna dämpa flyttningsförlusterna samtidigt som industrien varit mycket svagt utvecklad inom hela området. Vissa åtgärder, ägnade att påverka befolkningsutvecklingen inom östra Blekinge i gynnsam riktning, ha redan vidtagits. Den pågående utbyggnaden av hamnarna vid Sandhamn och Kristianopol torde kunna förväntas medföra en utvidgning av fiskkonservindustrien. Två större livsmedelsföretag ha påbörjat sådan verksamhet i Karlskrona, och ett tredje företag har förvärvat en i Fågelmaras, Jämjö kommun, belägen konservfabrik. I Kristianopol har därjämte ett större fritidsområde med gästgivargård m. m. planerats. Den viktigaste förutsättningen för en mera gynnsam befolkningsutveckling inom länets östligast belägna del torde emellertid vara, att tätorterna längs järnvägen Gullberna—Torsås utbyggas. För att få en sådan vidgad tätortsbyggelse till stånd, synes det vara av mycket stor betydelse, att järnvägen inpassas i normalspårnätet. Med hänsyn härtill och då länsstyrelsen i likhet med motionärerna även i övrigt funnit, att goda skäl för en ombyggnad av järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara föreligger, får länsstyrelsen tillstyrka motionerna.

*Arbetsmarknadsstyrelsen* slutligen framhåller bl. a. att ehuru det från de synpunkter arbetsmarknadsstyrelsen har att företräda är av intresse,

att förberedelser träffas för en ombyggnad till normalspår av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara, synes denna fråga icke lämpligen kunna behandlas oberoende av frågan om övriga smalspåriga järnvägar i Kalmar län. Styrelsen erinrar om sitt uttalande i yttrande den 9 april 1948 över 1943 års järnvägskommittés betänkande rörande smalspåriga järnvägar i östra Småland och Östergötland, att det bland dessa linjer syntes angelägnast med en ombyggnad av järnvägslinjerna Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred och Kalmar—Berga. En ombyggnad till normalspår av järnvägslinjen Karlskröna—Torsås—Kalmar ansåg styrelsen huvudsakligen kunna motiveras med att denna linje efter ombyggnad till normalspår av angränsande smalspåriga linjer eljest skulle komma att utgöra en isolerad smalspårig järnväg. Sedan detta yttrande avgavs, ha enligt styrelsens förmenande inga förändringar inträffat, som motivera ett ändrat ställningstagande från styrelsens sida.

*Utskottet.* I de båda likalydande motionerna I: 266 och II: 360 har erinrats om att den pågående ombyggnaden till normalspår av Blekinge kustbanor, med vilka järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara såväl historiskt som tekniskt och geografiskt hör samman, beräknas vara slutförd inom ett fåtal år. Med hänsyn härtill ha motionärerna ansett tidpunkten nu vara inne att till behandling upptaga frågan om den nämnda järnvägslinjens framtida gestaltning. Av de i motionerna anförda skälen har jämväl utskottet bibragts den uppfattningen, att bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara måste betraktas som ett specialfall inom det smalspåriga järnvägsnätet i vårt land. Utskottet finner därför hinder icke möta att förevarande spörsmål nu underkastas särskild prövning, oaktat 1953 års trafikutredning, som har att ingå även på de med smalspårsdriften sammanhängande problemen, ännu icke fullgjort sitt uppdrag.

Enligt motionärernas mening kunna tre olika förslag till lösning av frågan om den framtida gestaltningen av järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara övervägas. Alternativ I innebär att järnvägen helt nedlägges och ersättes med andra likvärdiga ändamålsenliga trafikmedel. Alternativ II återigen förutsätter att järnvägen även i fortsättningen drives som smalspårig bana, varvid den antingen tills vidare kan bibehållas vid nuvarande spårvidd eller också omändras till samma spårvidd (891 mm) som den angränsande sträckan Torsås—Kalmar. Alternativ III slutligen åsyftar en ombyggnad av järnvägen till normalspår. Vid sin prövning av de ifrågavarande förslagen ha motionärerna kommit till den uppfattningen, att allenast alternativ III kan förordas. Motionärerna ha därvidlag särskilt fäst uppmärksamheten på den trafikökning som efter en ombyggnad anses sannolik genom att möjligheter skapas dels för direkta transporter av betor till sockerbruket i Mörbylånga och dels för transporter av cement och yttong från Degerhamn och Grönhögen på Öland över en färjeled till Bergkvara. Bandelens betydelse såsom ett led i en blivande sydostkustbana har jämväl understrukits. På grundval av nu i korthet berörda överväganden ha motionärerna hemställt, att riksdagen ville besluta att järnvägen Gullberna—Torsås—Bergkvara om-

bygges till normalspår i samband med ombyggnaden av järnvägen Karlshamn—Karlskrona. Därest riksdagen vid sin prövning av frågan skulle finna att, innan ett definitivt avgörande träffas, ytterligare utredningar äro erforderliga, ha motionärerna i andra hand hemställt att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t begära en skyndsam utredning beträffande förutsättningarna för den nyssnämnda ombyggnaden.

Av de i ärendet hörda remissmyndigheterna har länsstyrelsen i Blekinge län, under hänvisning framför allt till den ogynnsamma befolkningsutvecklingen och den ekonomiska stagnationen inom länets östra del, tillstyrkt motionerna. Även länsstyrelsen i Kalmar län har funnit starka skäl tala för motionärernas förslag, även om en ombyggnad av den ifrågavarande bandelen icke för länets samfärdsel anses vara av samma betydelse som en ombyggnad av linjerna Åtvidaberg—Västervik—Hultsfred och Kalmar—Berga. En liknande ståndpunkt har arbetsmarknadsstyrelsen intagit.

Järnvägsstyrelsen slutligen har, om ock delvis av andra skäl än motionärerna, förklarat sig dela dessas uppfattning att sträckan Gullberna—Torsås—Bergkvara icke bör nedläggas och ej heller bibehållas vid nuvarande spårvidd. Till skillnad från motionärerna har styrelsen däremot icke ansett sig kunna förorda en ombyggnad av bandelen till normalspår, i huvudsak beroende på att de av motionärerna uttalade förväntningarna om en därav föranledd trafikökning icke synts grunda sig på tillräckligt verklighetsunderlag. Styrelsen har vidare framhållit att förutsättningen för att genomgående trafik skall kunna omläggas från södra stambanan till en tänkt sydostkustbana är — förutom breddning av sträckan Berga—Kalmar—Torsås—Karlskrona — att betydande arbeten av olika slag utföras på sträckan Linköping—Hultsfred—Berga. Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter har järnvägsstyrelsen för sin del funnit en omändring av spårvidden till 891 mm utgöra den för närvarande lämpligaste lösningen av förevarande järnvägsfråga. Styrelsen har därvidlag fäst särskilt avseende vid att detta alternativ, det s. k. inspikningsalternativet, måste anses vara betydligt mindre kostsamt än breddningsalternativet. Medan ombyggnaden beräknas draga en kostnad av alternativt 10,0 eller 6,3 milj. kronor, beroende på vilken banteknisk standard som väljes, skulle sålunda kostnaden för inspikningen uppgå till allenast 300 000 kronor. Enligt styrelsens mening bör nämligen inspikningsalternativet icke skäligen belastas med andra kostnader än sådana som orsakas av själva spårviddsändringen. Alla kostnader därutöver, vare sig de hänföra sig till åtgärder som anses erforderliga i syfte att nedbringa underhållskostnaderna eller äro motiverade av önskvärdheten att anordna samdrift med bandelen Kalmar—Torsås, finner styrelsen sålunda böra betraktas som kostnader för separata rationaliseringsåtgärder.

Utskottet, som vid besök i Kalmar och Blekinge län ingående studerat de i förevarande sammanhang aktualiserade problemen, anser i likhet med motionärerna och järnvägsstyrelsen att bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara icke lämpligen bör bibehållas vid nuvarande spårvidd jämväl

för framtiden. Med detta alternativ — vilket innebär att den nämnda bandelen efter slutförandet av pågående breddning av Blekinge kustbanor skulle kvarligga som en isolerad linje utan spårviddsgemenskap med angränsande järnvägslinjer — äro nämligen förbundna så avsevärda praktiska olägenheter, att det synes kunna ifrågakomma allenast som ett mycket kortvarigt provisorium.

Vid sin prövning av den variant av smalspårsalternativet som innebär bandelens inspikning till 891 mm spårvidd har utskottet självfallet icke kunnat undgå att särskilt beakta, att järnvägsstyrelsen funnit sig, i varje fall för närvarande, böra förorda en sådan åtgärd. Den jämförelse styrelsen gjort mellan kostnaderna för en inspikning å ena sidan och för en ombyggnad till normalspår å den andra synes emellertid utskottet icke alldeles rättvisande. Medan ombyggnadsalternativet belastats med samtliga hithörande kostnader, har sålunda som tidigare nämnts inspikningsalternativet belastats med allenast sådana kostnader som orsakas av själva spårviddsändringen, enär det i samband med inspikningen nödvändiga utbytet av slipers, räls och växlar anses böra betraktas som en separat rationaliseringsåtgärd. Enligt utskottets mening föreligger dock härutinnan icke någon principiell skillnad mellan nu avsedda alternativ, då ju även breddningen åsyftar en rationalisering och effektivisering av järnvägsdriften. Vid en inbördes jämförelse torde därför kostnaderna böra beräknas och redovisas på samma sätt i båda fallen, om ett rättvisande resultat skall uppnås. Mest realistiskt synes därvid vara att samtliga kostnader medtagas, oavsett vilka anslag som komma att anlitas för att täcka desamma.

Av järnvägsstyrelsens remissyttrande framgår, att vederbörande distriktschef ansett kostnaderna för en breddning av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara kunna beräknas till alternativt 10,0 eller 6,3 milj. kronor, beroende på vilken banteknisk standard som väljes. Enligt vad utskottet under hand inhämtat skulle med tillämpning av samma beräkningsgrunder kostnaderna för en inspikning uppgå till ca 2,9 milj. kronor. Skillnaden i nu berörda hänseende de båda alternativen emellan är följaktligen icke så avsevärd som av järnvägsstyrelsens remissyttrande kan synas framgå. I detta sammanhang finner emellertid utskottet det vara av än större intresse att konstatera, att en omändring av spårvidden till 891 mm i syfte att nedbringa underhållskostnaderna och möjliggöra samdrift med bandelen Torsås—Kalmar skulle draga en kostnad av inemot 3 milj. kronor. En kapitalinvestering av denna relativa storlek, i förevarande fall närmast att jämställa med en faktisk nybyggnad av en smalspårig järnvägslinje, måste uppenbarligen bli till betydande nytta för att kunna ekonomiskt motiveras. Då emellertid en dylik åtgärd knappast torde leda till någon större trafikökning och därmed ej heller till någon egentlig förbättring av driftresultatet, vill det synas utskottet som om de eventuella fördelarna icke skulle stå i rimlig proportion till de därmed förbundna kostnaderna. Att i rådande läge, då utvecklingen synes gå i riktning mot en avveckling av smalspårssystemet genom antingen breddning eller nedläggning av vederbörande bandelar, upprusta en smal-

spårslinje till högre standard med samtidigt bibehållande av smalspårsdriften framstår ej heller såsom välbetänkt.

Med hänsyn till nu anförda omständigheter är utskottet icke berett — såframt icke mera övertygande skäl kunna förebringas — att tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag om inspikning av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara.

Vad de båda återstående alternativen därefter beträffar vill utskottet icke bestrida, att ombyggnadsalternativet ur flera synpunkter utgör den mest ändamålsenliga lösningen av förevarande järnvägsproblem. Enligt utskottets mening bör härvidlag icke minst beaktas, att de bygder om vilka nu är fråga få anses tillhöra de i kommunikationshänseende mest vanlottade delarna av vårt land. En förbättring av trafikförhållandena framstår därför i och för sig som angelägen. Såsom framgår av det av länsstyrelsen i Blekinge län avgivna remissyttrandet inge också befolkningsutvecklingen och den ekonomiska situationen i förevarande landsända allvarliga bekymmer. En eventuell järnvägsbreddning utgör självfallet icke någon garanti för en näringslivets uppblomstring i de berörda trakterna men torde under alla omständigheter öka dessas förmåga att draga till sig nya industrier och därmed förbättra befolkningens utkomstmöjligheter.

Att utskottet likväl icke anser sig böra direkt förorda en ombyggnad av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara till normalspår beror därpå, att enligt utskottets mening flera i förevarande sammanhang betydelsefulla problem ännu icke blivit tillräckligt klarlagda. Med det nu sagda åsyftar utskottet bl. a. frågan om det trafikunderlag som kan beräknas föreligga för en breddad bana. Motionärerna ha härutinnan lämnat vissa uppgifter som framför allt ta sikte på möjligheterna till en trafikökning genom utbyggnad av den redan normalspåriga färjeleden mellan Bergkvara och Öland. Ifrågasvarande uppgifter tyda på att det driftunderskott som bandelen f. n. anses uppvisa skulle efter en ombyggnad kunna elimineras. I vad mån detta utgör en realistisk bedömning av den tänkbara trafikutvecklingen eller ej har emellertid utskottet svårt att avgöra och finner därför en närmare belysning av angivna spörsmål erforderlig.

Samtidigt vill utskottet framhålla, att utskottet vid sin prövning av ombyggnadsalternativet icke främst fäst avseende vid den ifrågasvarande bandelens mera lokalt betonade transportuppgifter. Den största betydelsen härvidlag har utskottet snarare tillmätt den omständigheten, att sträckan Gullberna—Torsås—Bergkvara utgör ett led i en tänkt sydostkustbana. Det synes också utskottet uppenbart att en eventuell breddning av nämnda bandel bör, om den skall bli till största möjliga nytta, efter hand följas av motsvarande åtgärder på linjerna Torsås—Kalmar och Kalmar—Berga. Sydöstra Sverige saknar f. n. en huvudlinje av stambanetyp. Genom ombyggnad av de nyssnämnda tre bandelarna skulle emellertid en sådan skapas och de ifrågasvarande i kommunikationshänseende nu missgynnade bygderna sammanknytas med det normalspåriga järnvägsnätet såväl norr- som västerut. Såvitt utskottet kunnat finna föreligger ett mycket stort intresse för en syd-

ostkustbana i de därav berörda orterna, och som ett uttryck härför har bildats en särskild kommitté, omfattande representanter för de fyra städerna Linköping, Kalmar, Karlskrona och Kristianstad. Enligt vad utskottet inhämtat ha även drätselkamrarna i Malmö och Hälsingborg uttalat sig positivt för en sådan tanke. Motionärerna ha för sin del särskilt framhållit, att en sydostkustbana skulle bli väl skickad att ombesörja långväga transporter i fråga om såväl personer som gods, vilket kunde tänkas medföra en ökning av trafiken. Av järnvägsstyrelsens remissyttrande framgår, att ej heller styrelsen är främmande för tanken att en längdbana med denna sträckning framdeles skulle kunna skapas, även om linjen Berga—Kalmar ansetts böra komma i fråga till ombyggnad i första rummet. Styrelsen har vidare, såsom tidigare omnämnts, funnit en upprustning av jämväl sträckan Linköping—Hultsfred—Berga erforderlig och dessutom framfört vissa invändningar mot de synpunkter som i motionerna anlagts på frågan om valet av transportväg.

I än högre grad än då det gäller den rent lokala betydelsen av järnvägs-linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara finner utskottet det vara av behovet påkallat att de sist berörda problemen närmare utredas, innan ett avgörande i den av motionärerna aktualiserade frågan träffas. Det centrala spörsmålet är därvid självfallet vilken vikt som ur bl. a. trafiktekniska och näringspoli-tiska synpunkter kan tillmätas sydostkustbaneprojektet i och för sig. Även en rad detaljfrågor inställer sig. En sådan avser sträckningen av linjen från Gullberna till Torsås—Bergkvara.

Vid sidan av de av utskottet nu behandlade alternativen återstår emeller-tid ännu ett, nämligen nedläggningsalternativet. Om hänsyn toges enbart till den handel det här närmast gäller synes detta alternativ icke kunna helt uteslutas. För en sådan åtgärd talar i första hand godstrafikens starka ned-gång, vilken dock i icke ringa grad torde ha berott på bandelens karak-tär av smalspårslinje och dåliga tekniska standard i övrigt. Såsom utskottet redan understrukit framstår också med hänsyn till det lokala näringslivet en förbättring av den här ifrågavarande bygdens trafikförhållanden såsom ytterst önskvärd. Huruvida detta är möjligt med enbart en upprustning av vägnätet anser sig utskottet icke på grundval av föreliggande uppgifter kun-na bedöma. Det synes därför angeläget att jämväl sist berörda frågor bli utredda och klarlagda i samband med prövningen av ombyggnadsalterna-tivet.

Den av utskottet sålunda intagna ståndpunkten innebär, att utskottet fin-ner en närmare utredning av de ovan angivna spörsmålen erforderlig.

Det ifrågavarande utredningsuppdraget synes lämpligen kunna anförtros antingen 1953 års trafikutredning eller en för ändamålet särskilt tillsatt kommitté. Flera skäl tala helt naturligt för det förstnämnda alternativet; med hänsyn till omfattningen och den komplicerade beskaffenheten av de problem som trafikutredningen har att lösa och då den av utskottet förordade utredningen om möjligt bör vara slutförd i sådan tid att beslut rörande bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara kan fattas i samband med att

linjen Karlshamn—Karlskrona blir tagen i bruk för normalspårsdrift, är måhända likväl det sistnämnda alternativet att föredraga. Enligt utskottets mening bör det ankomma på Kungl. Maj:t att härutinnan träffa ett avgörande. Vilketdera alternativ som än väljes förutsätter utskottet, att de lokala intressenterna på ett eller annat sätt bli företrädda under utredningsarbetet. I avbidan på resultatet därav bör självfallet den ifrågavarande bandelen tills vidare bibehållas vid nuvarande spårvidd.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer utskottet, att riksdagen må, i anledning av motionerna I: 266 och II: 360, i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t ville föranstalta om en utredning av de av utskottet angivna spörsmålen.

Stockholm den 20 maj 1955

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND

---

*Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet ha närvarit*

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Ohlon, Iwar Anderson, Leander, Näsström, Pålsson, Hesselbom, Sundelin, Einar Persson, Ragnar Persson, fröken Ranmark, herrar Svärd, Ivar Nilzon och Jacobsson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Malmborg i Skövde, Andersson i Malmö, Lindholm, Rubbestad, Eriksson i Sandby, Åkerström, Staxäng, fröken Elmén, herrar Thapper, Onsjö, Gustafsson i Skellefteå, Löfroth, Almgren och Andreasson.