

## Nr 984

Av herr **Johanson** i Västervik m. fl., i *anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 191, angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m.*

(Lika lydande med motion nr 807 i Första kammaren)

I proposition nr 191 till riksdagen angående riktlinjer för den statliga trafikpolitiken m. m. uttalar departementschefen, att han icke kan tillstyrka framförda förslag om breddning av järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar och anser sig icke heller kunna förorda det framförda alternativa förslaget om inspikning av järnvägsspåret på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara till samma spårvidd som nu finns på linjen Torsås—Kalmar. Frågan om nedläggning av trafiken torde få prövas i vanlig ordning (prop. s. 121). En redogörelse för denna fråga lämnas i olika sammanhang i propositionen (se s. 77—78, 87—88, 99, 102—103, 120—121 samt 123).

Frågan om den framtida gestaltningen av linjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar hänger samman med den större frågan om en normalspårig järnväg Linköping—Berga—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad med anknytning norrut till Stockholm samt söderut via Hässleholm till Malmö. Vad angår sträckan Linköping—Kalmar—Karlskrona är frågan om en sådan linje mycket gammal. Tanken på en dylik linje ingick redan i det första förslaget till anläggandet av järnvägar i Sverige och har sedan vid olika tillfällen dryftats utan att leda till annat än partiella resultat.

Genom principbeslutet 1939 om det svenska järnvägsväsendets enhetliggörande skapades nya förutsättningar för projektets genomförande. Den i anslutning härtill tillsatta kommittén för undersökning av förutsättningarna för ombyggnad till normalspår av smalspåriga järnvägar — 1943 års järnvägskommitté — förordade ombyggnad av de smalspåriga järnvägarna Kristianstad—Karlskrona (1 067 mm), Karlskrona—Torsås—Bergkvara (1 067 mm) och Torsås—Kalmar—Berga (891 mm). Kommittén uttalade, att härigenom sydöstra Sverige skulle få en sammanhängande normalspårig järnväg (Stockholm—) Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Hässleholm (—Malmö), vilken järnväg i viss mån skulle bli en motsvarighet till Väst kustbanan. Kommittén ansåg, att en dylik linje högst väsentligt skulle höja standarden på järnvägstransporterna i sydöstra Sverige, varigenom landsdelen skulle bli mera likställd med andra mot-

svarande områden i landet, samtidigt som den skulle bli en mäktig hävstång för näringslivets utveckling i därav berörda bygder. Järnvägskommitténs förslag realiserades som bekant delvis genom att linjen Kristianstad—Karlskrona blev ombyggd till normalspår, vilket arbete fullbordades den 1 september 1957. Däremot tog statsmakterna icke ställning till frågan om fortsättningen norrut. Medan ännu ombyggnaden av kustlinjen Kristianstad—Karlskrona pågick, upptogs därför i två vid 1955 års riksdag väckta motioner (I:266 och II:360) frågan om den fortsatta ombyggnaden, närmast i form av ett förslag om breddning av linjen Karlskrona—Torsås—Bergkvara som ju hade samma spårvidd som linjen Kristianstad—Karlskrona.

I utlåtande (nr 152) över motionerna avvisade statsutskottet möjligheten att bibehålla järnvägslinjen med oförändrad spårvidd. Vad gällde inspektion av spåret till 891 mm spårvidd förklarade utskottet, att utskottet icke vore berett — såframt icke mera övertygande skäl kunde förebringas — att tillstyrka järnvägsstyrelsens förslag därom.

Med hänsyn till bl. a. det förhållandet, att de bygder, om vilka här vore fråga, tillhörde de i kommunikationshänseende mest vanlottade delarna av vårt land och att en förbättring av trafikförhållandena därför i och för sig framstode såsom angelägen, ville utskottet icke bestrida, att ombyggnadsalternativet ur flera synpunkter utgjorde den mest ändamålsenliga lösningen av det förevarande järnvägsproblemet. Utskottet ansåg sig dock icke böra direkt förorda en ombyggnad till normalspår på grund av att flera betydelsefulla problem ännu icke blivit tillräckligt klarlagda. Detta gällde speciellt frågan om den framtida trafikutvecklingen efter en breddning, därvid utskottet icke främst fäst avseende vid de mera lokalt betonade transportuppgifterna utan snarare vid den omständigheten, att järnvägslinjen utgjorde ett led i en tänkt sydostkustbana, varigenom de ifrågasvarande i kommunikationshänseende nu missgynnade bygderna skulle sammanknytas med det normalspåriga järnvägsnätet såväl norr- som västerut förmedelst en huvudlinje av stambanetyp. Utskottet fann det vara av behovet påkallat att härmed sammanhängande problem bleve närmare utredda, innan ett avgörande i den av motionärerna aktualiserade frågan träffades. Det centrala spørsmålet vore därvid självfallet vilken vikt som ur bl. a. trafiktekniska och näringspolitiska synpunkter kunde tillmätas sydostkustbaneprojektet i och för sig. Även en rad detaljfrågor inställde sig.

Om hänsyn toges enbart till den bandel det här närmast gällde, syntes slutligen nedläggningsalternativet icke kunna helt uteslutas. För en sådan åtgärd talade i första hand godstrafikens starka nedgång, vilken dock i icke ringa grad torde ha berott på bandelens karaktär av smalspårslinje och dåliga tekniska standard i övrigt. Huruvida den av utskottet såsom ytterst önskvärd betecknade förbättringen av bygdens trafikförhållanden vore möj-

lig med enbart en upprustning av vägnätet, ansåg sig utskottet icke på grundval av föreliggande uppgifter kunna bedöma, varför det syntes angeläget att jämväl dessa frågor blev utredda och klarlagda i samband med prövningen av ombyggnadsalternativet.

Den av utskottet sålunda intagna ståndpunkten innebar, att utskottet fann en utredning av de ovan angivna spörsmålen erforderlig. Härom anförde utskottet:

Det ifrågavarande utredningsuppdraget synes lämpligen kunna anföras 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 normalspårdrift, 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 företrädade under utredningsarbetet. I avbidan på resultatet därav bör självfallet den ifrågavarande bandelen tills vidare bibehållas vid nuvarande spårvidd.

Riksdagen biträdde utskottets förslag (rskr. 330).

Någon särskild kommitté för utredning av här berörda spörsmål blev icke tillsatt. I stället överlämnade Kungl. Maj:t genom remiss den 17 juni 1955 riksdagens skrivelse jämte utskottsutlåtandet till 1953 års trafikutredning för att tagas i övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

På hemställan av trafikutredningen upprättade järnvägsstyrelsen samt överlämnade i mars 1957 kostnadskalkyler för ombyggnad till normalspår respektive för inspikning till 891 mm spårvidd av järnvägslinjen Gullberna—Torsås—Bergkvara ävensom kalkyl över driftkostnadernas förändring efter genomförandet av endera utav dessa ombyggnadsalternativ samt nedläggningskalkyl. Då de åtgärder som trafikutredningen sålunda vidtog allenast syntes vara ägnade att klarlägga järnvägens mera lokalt betonade transportuppgifter, beslöt den s. k. sydostkustbanekommittén — en på kommunalt initiativ 1953 bildad kommitté, i vilken numera städerna Linköping, Kalmar, Karlskrona, Kristianstad och Malmö samt Kalmar läns kommunikationsråd samverkar — att genom en egen utredning söka skapa ett underlag för en saklig belysning av sydostkustbaneprojektet och verkningarna av dess genomförande. Kostnaderna för denna utredning har bestritts genom medel, som ställts till förfogande av de i kommittén samverkande intressenterna samt Blekinge och Kalmar läns södra landsting. Utredningen blev färdig i november 1959 genom ett då framlagt betänkande<sup>1</sup>. En

<sup>1</sup> »Förslag till Sydostkustbana Stockholm—Linköping—Kalmar—Karlskrona—Kristianstad—Malmö/Hälsingborg» (stencilerat, 82 sid. jämte 19 bilagor).

sammanfattning av betänkandet lämnas i Svensk Trafikpolitik II SOU 1961:24 s. 51—58, vartill hänvisas.

Genom beslut av chefen för kommunikationsdepartementet den 23 februari 1960 överlämnades såväl en i februari 1954 av ovannämnda kommitté gjord framställning som den i november 1959 slutförda utredningen till 1953 års trafikutredning för att tagas under övervägande vid fullgörandet av utredningens uppdrag.

Den prövning av här berörda järnvägsfrågor, som trafikutredningen redovisar i sitt betänkande (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961:23 s. 212—218 samt s. 222), grundar sig på det ovan redovisade materialet. Då trafikutredningen uttalar, att några avgörande skäl för en sydostkustbana hittills icke framkommit, innebär detta uttalande icke, att trafikutredningen avvisar tanken på en dylik bana. Fastmera förutsätter utredningen, att ytterligare undersökningar skall komma till stånd och dessa undersökningar skall utföras i enlighet med de riktlinjer, som trafikutredningen angivit i sitt betänkande.

I anslutning till vad trafikutredningen sålunda anför anmodades järnvägsstyrelsen med skrivelse den 21 september 1961 att verkställa de ytterligare undersökningar vilka styrelsen funne erforderliga som underlag för ställningstagande till frågan om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar såsom del i en eventuell normalspårig bana Linköping—Berga—Kalmar—Karlskrona (jfr statsutskottets utlåtande 1955:152). Fråga är nu huruvida de utredningar som i anledning härav kommit till stånd utförts på av trafikutredningen avsett sätt. I skrivelsen hänvisades jämväl till statsutskottets utlåtande 1955:152. Fråga uppkommer därför också huruvida utredningarna verkställts på det sätt statsutskottet förutsatt.

Vad beträffar frågan huruvida det fortsatta utredningsarbetet i här berörda spörsmål utförts i enlighet med de av trafikutredningen förordade riktlinjerna, är det av särskild vikt, att enligt utredningen de fortsatta breddnings- och nedläggningsundersökningarna i möjligaste mån borde utföras områdesvis. Detta önskemål har påverkat det sätt varpå undersökningsobjekten av trafikutredningen fördelats på de olika undersökningsetapperna I—III (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961:23 s. 167 och 207 samt propositionen s. 83 och 84). Sålunda har samtliga i sydostkustbanekomplexet ingående trafiksvaga järnvägar, vilka borde bli föremål för nedläggningsundersökningar — Karlskrona—Torsås—Bergkvara, Sandbäckshult—Mönsterås, Kalmar—Berga och Bjärka Säby—Hultsfred — hänförts till undersökningsetapp I (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961:23 s. 168). Då i propositionen uttalas, att till denna undersökningsetapp hänförts de linjer inom linjegrupp B, som antingen kunde förmodas i första hand falla under de i propositionen angivna alternativen 4 och 5 (beträffande vilka nedläggning omedelbart syntes kunna ske, se prop. s. 83) eller ock, utan

att klart framstå såsom tillhörande denna kategori, borde i samband med planerad breddningsundersökning jämväl nedläggningsundersökas, kan detta uttalande ge anledning till missförstånd angående trafikutredningens förslag.

Såsom framgår av det nyss anförda har jämväl bandelen Bjärka Säby—Hultsfred av trafikutredningen hänförs till undersökningsetapp I. Ifrågasvarande järnvägslinje är emellertid *icke* hänförlig till de i propositionen angivna alternativen 4 och 5, alltså järnväg, som omedelbart skulle kunna nedläggas. Det är givetvis denna järnvägslinje jämte de ovan nämnda övriga järnvägslinjerna sedda såsom en helhet, ingående i en eventuell sydostkustbana, som gjort, att bandelen Bjärka Säby—Hultsfred medtagits i undersökningsetappen. Att den här uttalade uppfattningen torde vara riktig framgår därav att järnvägsstyrelsen i sitt över trafikutredningens betänkande den 9 oktober 1961 avgivna yttrande förordat, att linjen Bjärka Säby—Hultsfred skulle överföras från linjegrupp B till linjegrupp A (stencilerat yttrande s. 14).

Undersökningar av det slag som trafikutredningen avser har endast utförts i fråga om trafiken till och från det område, som linjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar omfattar, och därvid har endast godstrafiken medtagits. Vad beträffar trafikområdena för övriga i undersökningsetapp I ingående linjer, som bör bli föremål för undersökning, nämligen bandelarna Kalmar—Berga och Bjärka Säby—Hultsfred, har icke alls några undersökningar förekommit i fråga om vare sig gods- eller persontrafiken.

Någon kalkyl över mindrekostnaderna på stambanan och merkostnaderna på järnvägarna Linköping—Berga—Kalmar—Karlskrona vid en modernisering av sistnämnda järnvägar har icke gjorts. Ej heller har något försök gjorts att beräkna förändringen i den totala samhällsekonomiska kostnaden för det berörda trafikarbetet till följd av den ifrågasatta trafikomläggningen.

Trafikutredningen framhåller vidare, att vid en områdesvis verkställd undersökning bör också området trafikförhållanden i allmänhet klarläggas. Ett sådant klarläggande bör innefatta kommunikationerna såväl inom området som till och från detsamma i relation till övriga landsdelar (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961:23 s. 166). Såvitt angår bandelen Karlskrona—Torsås—Kalmar måste därvid undersökas huruvida bandelen allena har lokal betydelse eller huruvida den spelar någon roll för förbindelserna mellan orter utanför järnvägens lokala trafikområde. Av från statens järnvägars resetjänst inhämtade upplysningar framgår, att kortaste restiden med järnväg mellan Vimmerby, Hultsfred, Oskarshamn och Mönsterås, å ena, samt Karlskrona och Ronneby, å andra sidan, går via Berga—Kalmar—Torsås. Mellan Vimmerby och Mönsterås, å ena, samt Karlskrona, å andra sidan, erhålles likaledes den kortaste restiden via Berga—

Kalmar—Torsås. Samma är förhållandet vid resor mellan Mönsterås och Sölvesborg samt mellan Kalmar, å ena, samt Ronneby, Karlshamn, Sölvesborg och Kristianstad, å andra sidan. Vid en nedläggning av persontrafiken å järnvägslinjerna Vislanda—Karlshamn, Växjö—Bredåkra och Norraryd—Kvarnamåla, varom förslag väckts (se prop. s. 89), kommer jämväl den kortaste restiden med järnväg mellan Hultsfred och Oskarshamn, å ena, samt Karlshamn och Sölvesborg, å andra sidan, att gå via bandelen Kalmar—Torsås. Järnvägslinjen Karlskrona—Torsås—Kalmar har sålunda en avsevärd betydelse som trafikled för genomgångstrafik, och denna bandels betydelse kan komma att öka. Någon undersökning som fullständigt belyser bandelens roll i förevarande hänseende har icke gjorts.

En områdesvis verkställd undersökning synes också böra klarlägga områdets allmänna transportstandard i jämförelse med andra motsvarande områden. Någon sådan undersökning har heller icke företagits. Avsikten med statsutskottets utredningskrav torde emellertid bl. a. ha varit att få detta spörsmål belyst. Ytterligare en fråga, som borde prövas i förevarande sammanhang, är spörsmålet om de samhällseliga åtgärder som bör vidtagas, därest det konstateras att området har lägre standard än andra motsvarande områden. Härvidlag har den ståndpunkten hävdats att, om genom exempelvis befolkningsutflyttning ett område får en lägre standard i fråga om allmän service än andra motsvarande områden, det övriga landet genom bidrag skall tillskjuta vad som erfordras för att en med det övriga landet likvärdig standard skall kunna upprätthållas. Om denna princip tillämpas på trafikområdet, innebär det att jämväl spörsmålet om ersättning för olönsam trafik skall bedömas områdesvis (jfr LO: Samordnad Näringspolitik, Stockholm 1961, s. 160 och 161 samt tidskriften Tiden 1961 nr 10 s. 585).

Av den här lämnade redogörelsen framgår, att någon fullständig utredning av sydostkustbaneprojektet genom statliga myndigheters försorg icke kommit till stånd samt att de utredningar som företagits ej utförts på av statsutskottet avsett sätt. Vad beträffar spörsmålet om Torsås-banans betydelse såsom led i en sydostkustbana har den kommunala sydostkustbanekommittén icke velat utesluta alternativet med en sträckning över Emmaboda. Kommittén har emellertid avvisat denna lösning med hänsyn till de avsevärda investeringar, som måste göras i järnvägarna Kalmar—Nybro—Emmaboda—Karlskrona, om persontrafiken via dessa järnvägar skall erhålla samma restid som via Torsås. Trafikutredningen har här för sin del uttalat, att frågan om breddning av linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara enligt utredningens uppfattning icke hade något nödvändigt sammanhang med en tänkt sydostkustbana utan kunde bedömas separat. Bakgrunden till trafikutredningens uttalande är uppenbarligen att trafikutredningen ansett, att frågan om ett eventuellt anordnande av en sydostkustbana kunde lösas genom en sträckning över Emmaboda. Såsom fram-

går av det ovan anförda förelåg emellertid icke någon fullständig sydostkustbaneutredning vid tidpunkten för trafikutredningens bedömning. Sedermera har — för att bringa större klarhet över ifrågavarande spörsmål — Kungl. Maj:t den 12 september 1962 anbefallt järnvägsstyrelsen att även redovisa vissa alternativa tågplaner, som utvisar hur persontrafiken kan organiseras efter ett eventuellt genomförande av det s. k. sydostkustbaneprojektet med sträckning över Emmaboda eller Torsås (se prop. s. 87). De undersökningar, som i anledning härav gjorts, har redovisats i järnvägsstyrelsens skrivelse den 14 januari 1963. Däri uttalar styrelsen, att enligt styrelsens mening järnvägsförbindelsen mellan Kalmar och Karlskrona icke är behövlig vid anordnande av vare sig Karlskronas fjärrförbindelser i stockholmsriktningen eller av Kalmars fjärrförbindelser i malmöriktningen. Av järnvägsstyrelsens skrivelse framgår emellertid, att frågan om anordnandet av en sydostkustbana icke enbart avser de av järnvägsstyrelsen angivna förbindelserna utan att frågan också avser kommunikationerna i övrigt i sydöstra Sverige. Beträffande förutsättningarna att organisera denna trafik över Emmaboda eller Torsås har järnvägsstyrelsen icke uttalat sig. Indirekt framgår emellertid av järnvägsstyrelsens undersökning, att persontrafiken, såvitt angår sistnämnda förbindelser, efter ett genomförande av sydostkustbaneprojektet *icke* kan organiseras med sträckning över Emmaboda utan avsevärda investeringar i järnvägarna Kalmar—Nybro—Emmaboda—Karlskrona. Järnvägsstyrelsens undersökning ger därför belägg för att Torsåsbanan i varje fall ingår såsom ett naturligt led i en eventuell sydostkustbana. Detta var också statsutskottets uppfattning 1955 och torde vara anledningen till det starka framhävande av sambandet mellan den framtida gestaltningen av här berörda bandel och en utredning av sydostkustbaneprojektet, som avspeglas i statsutskottets ovan anförda uttalande.

Slutsatsen av det ovan anförda blir att järnvägslinjerna Karlskrona—Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar tills vidare bör bevaras i avbidan på att en fullständig sydostkustbaneutredning kommer till stånd. Oberoende av nämnda utredningsfråga talar emellertid starka skäl för att ifrågavarande järnvägslinjer, bedömda såsom eparata enheter, bevaras samt breddas eller alternativt, såvitt angår den södra linjen, inspikas.

Vad angår inspikningsalternativet förordade järnvägsstyrelsen 1955 detta alternativ. Såsom framgår av det ovan anförda avstyrkte statsutskottet detta förslag. Av motiveringen för statsutskottets ställningstagande framgår, att ett av skälen var att det vid denna tidpunkt var en allmän uppfattning, att de smalspåriga järnvägarna antingen skulle breddas eller läggas ned. Att bevara några smalspåriga järnvägar såsom smalspåriga ansågs inte realistiskt. 1953 års trafikutredning har emellertid kommit fram till den uppfattningen att även i fortsättningen vissa smalspåriga järnvägar kan komma att bevaras såsom smalspåriga. Trafikutredningen före-

slår sålunda, att »de trafiksvaga smalspårslinjer, som icke fylla fordringarna för upptagande i breddningsplanen men som vid nedläggningsundersökning befinnas tills vidare icke kunna nedläggas, även fortsättningsvis skola trafikeras såsom smalspåriga» (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961: 23 s. 222).

Vad trafikutredningen sålunda förordar ställer frågan om en spårviddsändring i annan dager. Det reella innehållet i riksdagens beslut 1955 var att ingen åtgärd fick vidtagas som försvårade ett framtida anordnande av en sydostkustbana. En inspikning kan i dagens läge icke anses vara en sådan åtgärd. Det må för övrigt framhållas, att järnvägsstyrelsen vid ännu ett tillfälle, nämligen i den skrivelse vari de på trafikutredningens begäran gjorda undersökningarna på bandelen Karlskrona—Torsås—Bergkvara redovisades, förordat inspikningsalternativet.

Bakgrunden till att järnvägsstyrelsen sålunda vid olika tillfällen förordat en inspikning av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara torde vara, att jämväl en sådan åtgärd skulle innebära en höjning av bandelens standard. För närvarande är det icke tillåtet att på ifrågavarande bandel framföra överföringsvagnar. Efter en inspikning skulle trafik med överföringsvagnar kunna medgivas. Järnvägsstyrelsen framhöll i detta sammanhang i sitt 1955 avgivna yttrande, att en ökning av godstrafiken »icke finge betraktas såsom utesluten även vid inspikning till 891 mm, då det i sista hand icke vore transporttiden utan priset på transporttjänsterna, som vid tunga transporter av här ifrågavarande slag vore avgörande för trafikantens val av transportmedel». I den ovannämnda skrivelsen 1957 anfördes av järnvägsstyrelsen såsom ett skäl för inspikning, att en enhetlig spårvidd å järnvägen Karlskrona—Torsås—Kalmar skulle kunna få en viss betydelse för persontrafiken.

Vid en bedömning av möjligheterna att efter inspikning vid fortsatt smalspårsdrift på här ifrågavarande linjer organisera en attraktiv tågplan, som medger genomgångstrafik söderut, bör hänsyn jämväl tagas till följande. Därest järnvägen bibehålles såsom smalspårig, är det nödvändigt att tågbyte sker vid övergång från den smalspåriga till den normalspåriga linjen. Om ifrågavarande tågbyte verkställes i Gullberna i stället för i Karlskrona, minskas restiden för genomgångstrafiken med 14 minuter. Förbindelsen Karlskrona—Kristianstad—Malmö trafikeras i dag av rälsbussar, som mellan Karlskrona och Kristianstad har en reshastighet av 67 km/tim. Vid insättandet av dieselmotorvagnssätt, vilket överväges i den av järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 14 januari 1963 redovisade undersökningen, skulle reshastigheten mellan Karlskrona och Kristianstad kunna ökas till 75 km/tim. Härigenom förkortas restiden mellan Karlskrona och Kristianstad från 1 tim 55 min till 1 tim 44 min. Vad angår järnvägen Kalmar—Torsås—Gullberna är att märka att denna linje har en mycket god trassé. Av en linjesträcka på 83 km utgör 72 km rakspår. Ingen kurva har mindre radie än



300 meter. Största tillåtna hastigheten för smalspåriga rälsbussar är 80 km/tim. I varje fall på rakspåret bör därför en reshastighet av 70 km/tim kunna ernås. På den övriga linjen bör reshastigheten kunna hållas vid 60 km/tim. Då det här är fråga om snabbtåg, bör endast ett fåtal uppehåll förekomma. Under de här angivna förutsättningarna bör restiden Kalmar—Gullberna kunna beräknas till 1 tim 15 min. Restiden Kalmar—Kristianstad blir under de angivna förutsättningarna 3 tim. och Kalmar—Malmö 4 tim. 30 min. Vid ett rationellt utnyttjande efter inspikning av nuvarande spårförhållanden och bantekniska standard kan alltså, om hänsyn enbart tages till restiden, en relativt god tidtabell erhållas.

Fortsatt drift av de här ifrågavarande järnvägslinjerna kan antingen vara lönsam eller olönsam. I sistnämnda fall kan enligt de riktlinjer för den statliga trafikpolitiken som framlägges i propositionen uppehållandet av driften endast motiveras, om järnvägen behövs med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning.

Vid prövningen av frågan huruvida driften av de här berörda järnvägslinjerna bör uppehållas med hänsyn till kravet på en tillfredsställande transportförsörjning bör först beaktas statsutskottets 1955 gjorda ovan citerade konstaterande, att de bygder, om vilka här vore fråga, tillhörde de i kommunikationshänseende mest vanlottade delarna av vårt land och att en förbättring av trafikförhållandena därför i och för sig framstode såsom angelägen. En nedläggning av här berörda järnvägslinjer skulle innebära, att en redan förut låg transportstandard ytterligare försämrades. Ovan har belysts den betydelse de här ifrågavarande järnvägslinjerna har för persontrafiken icke endast lokalt utan inom ett vidsträckt område. Järnvägarna har även lokaliseringspolitisk betydelse. Denna fråga behandlas utförligt i en inom Kalmar läns kommunikationsråd och sydostkustbanekommittén den 8 februari 1963 utarbetad promemoria med yttrande över de i järnvägsstyrelsens skrivelser den 31 juli 1962 och den 14 januari 1963 redovisade undersökningarna<sup>1</sup>. På grund av vad i nämnda promemoria anföres torde det vara klart, att Torsås C-region i Kalmar län och motsvarande region i Blekinge län tillhör de områden i landet som bör komma i allra främsta rummet, då det gäller den serviceutrustning för vilken staten bör svara. Och hit hör frågan om uppehållandet av järnvägsdriften i området.

Därest de här ifrågavarande järnvägarna anses behövliga för tillgodo-seendet av kravet på en tillfredsställande transportförsörjning, bör enligt de i propositionen angivna riktlinjerna ersättning utgå för uppehållandet av trafiken på linjerna, i den mån densamma är olönsam. Enligt järnvägsstyrelsens och väg- och vattenbyggnadsstyrelsens nedläggningsframställning medför driften på de ifrågavarande järnvägslinjerna en belastning på

<sup>1</sup> Ifrågavarande promemoria jämte övrigt material, som ligger till grund för utarbetandet av denna motion, torde få överlämnas till det utskott, vartill förevarande motion kan komma att remitteras.

statens järnvägars ekonomi med cirka 1,2 milj. kronor per år. Under hand har inhämtats, att i mindrekostnads kalkylen för här ifrågavarande järnvägar ingår kapitaltjänstkostnader med ett belopp av 417 000 kronor. Det må dock bemärkas, att i den mån investeringarna i de här berörda järnvägarna icke är reversibla — d. v. s. möjlighet saknas att, sedan investeringen upphört att tjäna sitt ursprungliga ändamål, återvinna eller genom alternativ användning nyttiggöra densamma — uppstår ju vid transporttjänstens upphörande icke någon besparing för samhällsekonomin (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961:23 s. 91). Vid nu angivna förhållande bör ifrågavarande belopp 417 000 kronor icke medtagas i mindrekostnads kalkylen. På grund härav utgör den reella belastningen på statens järnvägars ekonomi 800 000 kronor. Det faktiska behovet av driftbidrag kan icke anses vara högre.

Ovan har påpekats, att skäl anförts för att frågan om ersättning för olönsam trafik bör bedömas områdesvis. Enligt propositionen skall från och med budgetåret 1964/65 utgå en ersättning av 200 milj. kronor för olönsam trafik. Vid en fördelning av detta belopp på de olika länen i förhållande till summan av de från länen inflytande skatteintäkterna bidrager Kalmar län med 4,9 milj. kronor och Blekinge län med 3 milj. kronor. Om dessa bidrag fördelas på de järnvägar i Kalmar och Blekinge län till vilka ersättning för olönsam trafik skall utgå, bör Kalmar län (459 km) erhålla cirka 10 000 kronor per km och Blekinge län (114 km) cirka 26 000 kronor per km. Linjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar har en sammanlagd längd av 89 km, varav 59 km inom Kalmar län och 30 km inom Blekinge län. Linjerna inom Kalmar län bör alltså erhålla 590 000 kronor och linjen inom Blekinge län 780 000 kronor eller tillhoppa 1 370 000 kronor. Beloppet täcker icke bara de faktiska kostnaderna för uppehållandet av driften å här berörda bandelar utan lämnar jämväl ett överskott, som är större än det för avskrivningar beräknade beloppet.

Härefter skall förutsättningarna för lönsam drift å järnvägarna behandlas.

Kostnader och intäkter på linjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara<sup>1</sup> och Torsås—Kalmar<sup>1</sup> gestaltade sig enligt 1952 års bandelsredovisning (se Statens järnvägars taxor SOU 1956:54 s. 147) på följande sätt:

|                                  | Kostnad      | In-<br>täkter | Under-<br>skott |
|----------------------------------|--------------|---------------|-----------------|
| Karlskrona N—Bergkvara           | 1 991        | 565           | 1 426           |
| Kalmar—Torsås, Ljungbyholm—Påryd | 1 991        | 747           | 1 244           |
|                                  | <u>3 982</u> | <u>1 312</u>  | <u>2 670</u>    |

<sup>1</sup> I 1952 års bandelsredovisning ingår jämväl delsträckan Karlskrona—Gullberna samt den sedermera nedlagda linjen Ljungbyholm—Påryd. Härifrån torde emellertid i förevarande sammanhang kunna bortses.

Enligt nedläggningsframställningen den 24 maj 1961, där linjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar behandlas gemensamt och där beräkningarna grundar sig på förhållandena 1959, gestaltar sig kostnader och intäkter på följande sätt:

|  | Kostnad | In-<br>täkter | Under-<br>skott |
|--|---------|---------------|-----------------|
| Karlskrona—Gullberna—Torsås och<br>Torsås—Kalmar | 1 989   | 805           | 1 184           |

Såsom framgår av det ovan anförda utgjorde enligt handelsredovisningen 1952 intäkterna 1 312 000 kronor under det att intäkterna 1959 gått ned till 805 000 kronor. Här har alltså inträffat en intäktsminskning på 507 000 kronor. Det måste med till visshet gränsande sannolikhet antagas, att den intäktsminskning som inträffat förorsakats av utav järnvägsstyrelsen från och med den 1 juni 1958 verkställda tågindragningar — i tågkm räknat icke mindre än 59 procent av tågrörelsen före nämnda tidpunkt (se Svensk Trafikpolitik I SOU 1961:23 s. 215). I vad mån den här ifrågavarande intäktsminskningen kompenseras av intäktsökning på grund av landsvägs- trafikens undandrar sig bedömande. I varje fall torde storleken av den inträffade intäktsminskningen ge en viss uppfattning om marginalerna för möjlig intäktsökning vid en förbättrad tågplan på järnvägen. Härvid bör särskilt genomgångstrafiken beaktas, eftersom en ökning av denna trafik kommer icke blott den här berörda järnvägslinjen utan även angränsande linjer till godo. Intäktsökningen på grund av en ökning av genomgångs- trafikens kan på grund härav bli avsevärd.

1939 hade övergångstrafiken i Torsås och Gullberna en omfattning av cirka 30 000 (se 1943 års järnvägskommitté: Betänkande rörande Sveriges smalspåriga järnvägar del II: Blekingenätets järnvägar SOU 1945:8 s. 117). Därefter har persontrafiken på det svenska järnvägsnätet ökat med 50 procent (se Sveriges Järnvägar 1961 tab. 1 kol. 35). Huruvida trafiken på hande- larna (Karlskrona—)Gullberna—Torsås—Kalmar undergått en motsvaran- de utveckling torde icke gå att få på ett tillfredsställande sätt klarlagt. Av utav järnvägsstyrelsen vid olika tillfällen gjorda undersökningar pekar emel- lertid vissa omständigheter på att utvecklingen på denna linje varit mera po- sitiv eller — om man hellre vill uttrycka saken så — mindre negativ än på andra trafiksvaga linjer. Genom tågindragningarna 1958 förändrades emel- lertid trafikbilden totalt. Sålunda uppgick antalet övergångsresande 1959 till allenast 4 500. På förevarande område torde emellertid vid en attraktiv tidta- bell stora möjligheter till trafikökning föreligga. Såsom exempel på möjlig- heterna härvidlag kan nämnas förbindelsen Kalmar—Kristianstad och om- vänt. Restiden utgör i dag med snabbuss 5 tim. och med tåg över Alvesta 5 tim. 20 min. Vid omläggning av trafiken över Gullberna/Karlskrona ned- bringades restiden till cirka 3 tim.

Biljettpriset Kalmar—Kristianstad 1963 framgår av följande uppställning:

| Tåg                      | Enkel | Tur o. retur      |
|--------------------------|-------|-------------------|
| över Torsås, Gullberna   | 26:—  | 41:—              |
| över Alvesta, Hässleholm | 36:—  | 59:— <sup>1</sup> |
| Vägbuss                  | 26:—  | 41:—              |

<sup>1</sup> Inkl. snälltågstillägg.

De här angivna faktorerna pekar på att mycket goda förutsättningar för en trafikökning vid en omläggning av trafiken finns. En närmare precisering härav torde först kunna erhållas genom en marknadsundersökning. De lokala intressenterna torde även finansiellt vara villiga att medverka i en sådan undersökning.

Av stor betydelse är givetvis hur tågstnaderna skulle förändras vid en trafikomläggning av här angivet slag. En uppfattning härom kan erhållas på grundval av en av järnvägsstyrelsen utarbetad snabbtågstidtabell för förbindelserna Kalmar—Karlskrona/Gullberna—Malmö (redovisad i järnvägsstyrelsens skrivelse den 14 januari 1963). Vid en omläggning av trafiken enligt denna tågplan minskar antalet tågkm per dag med lägst 278 km, vilket per år utgör 98 690 tågkm. Möjlighet finns dessutom att minska antalet tågkm per dag med ytterligare 150 km, vilket per år utgör 53 250 tågkm. Om tågstnaden beräknas till 3 kronor per tågkm, vilket får anses utgöra en låg kostnad, kommer den årliga minskningen i tågstnader att uppgå till 296 070 kronor med möjlighet till en ytterligare minskning av 159 750 kronor. En omläggning av trafiken enligt den av järnvägsstyrelsen utarbetade snabbtågstidtabellen skulle alltså under de angivna förutsättningarna medföra en kostnadsminskning av lägst 300 000 kronor med möjlighet till en ytterligare kostnadsminskning av cirka 150 000 kronor.

Den här utförda beräkningen har till förutsättning, att järnvägen Kalmar—Torsås—Karlskrona är breddad. Vid inspikningsalternativet blir kostnadsminskningen lägre, enär endast halva antalet tåg lämpligen kan läggas om. Kostnadsminskningen uppgår i detta fall till 93 720 kronor per år.

Härefter skall godstrafiken diskuteras. Såsom framgår av det ovan anförda har en undersökning härom gjorts av järnvägsstyrelsen. Undersökningen, som redovisats i järnvägsstyrelsens skrivelse den 31 juli 1962, har utförts i form av en enkät bland företagarna i de berörda järnvägslinjernas trafikområde. Enligt den verkställda enkätundersökningen uppgår i området den sammanlagda med båt, bil och järnväg redovisade transportkvantiteten till 167 300 ton. Härav utgör 129 600 ton eller 77 procent lastbilsgods. Järnvägens andel utgör 14 100 ton eller 8,5 procent av den totala transportkvantiteten. 1959 utgjorde transportkvantiteten 11 400 ton och 1960 11 687 ton. En ökning av trafiken har alltså förekommit.

Vid en breddning kan enligt enkätundersökningen järnvägen väntas erhålla en ökning på 12 400 ton. Den ifrågakommande ökningen anges i järn-

vägsstyrelsens utredning på anförda skäl som en maximisiffra. Vid den ovan angivna ökningen av godstrafiken med 12 400 ton kommer fraktkomsterna att överskrida de direkta driftmerkostnaderna för nytrafiken med cirka 200 000 kronor.

Den sålunda beräknade intäktsökningen på grund av nytrafik kan icke anses som obetydlig, om den ses i relation till kostnads- och intäktsförhållandena på bandelen. Fråga är emellertid om icke ytterligare trafikökning skulle kunna erhållas genom avledning av trafik från andra transportmedel.

Såsom framgår av det ovan anförda utgör järnvägens andel av den totala transportkvantiteten i området 8,5 procent under det att riksgenomsnittet, om lapplandsmalmen frånräknas, överstiger 40 procent.

I anledning av den ringa andel av den totala transportkvantiteten i området som tillkommer järnvägen anför järnvägsstyrelsen följande:

Denna fördelning är i själva verket inte så förvånande i betraktande av att 14 200 ton eller 84 procent av trafikutbytet avser de närmast belägna områdena 1 och 4. Transporterna är sålunda i huvudsak tämligen lokalt inriktade. Därtill kommer att även de transporter som går till och från de mer avlägsna delarna av landet går med bil i nära nog lika stor utsträckning som med järnväg. Sedan länge har sydöstra Sverige varit känt för sin väl utvecklade lastbilspark och påtagligt stora andel av de storbäriga lastbilarna i landet.

I anslutning härtill må anmärkas, att ett av de områden (nr 4), som av järnvägsstyrelsen betecknas som »närmast belägna» omfattar Kalmar, Östergötland och Södermanlands län, Stockholms stad och län samt Uppsala län. Det är alltså fråga om ett mycket vidsträckt område och fjärrtransporter bör där förekomma i avsevärd utsträckning. Enligt trafikutredningen bör av samhällsekonomiska skäl dessa transporter företrädesvis gå med järnväg. Den för detta område redovisade transportkvantiteten uppgår till 102 200 ton och utgör alltså huvudparten av den totalt redovisade transportkvantiteten. Om SJ endast erhöle något över 10 procent av den för område nr 4 redovisade transportkvantiteten, så skulle det alltså kunna innebära en ytterligare intäktsökning av 200 000 kronor (vid samma proportion mellan godskvantitet och intäktsökning som i undersökningen).

Såsom framgår av järnvägsstyrelsens ovan citerade yttrande till statsutskottet 1955 torde den här ifrågavarande godstrafikökningen i huvudsak jämväl erhållas efter en inspikning.

Av det här ovan anförda framgår, att flera för bedömandet av den framtida gestaltningen av linjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar väsentliga frågor icke blivit på ett tillfredsställande sätt klarlagda. Förutsättning för nedläggning av här berörda linjer föreligger därför icke. Det skulle emellertid kunna övervägas att tills vidare avvakta med igång-

sättandet av ytterligare utredningar och i stället pröva effekten av en inspikning av bandelen Gullberna—Torsås—Bergkvara. Det förutsattes givetvis i detta fall att, såvitt angår persontrafiken, en attraktiv trafikplan, därvid den av järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 14 januari 1963 redovisade lämpligen kan tjäna som förebild, fastställas och tillämpas. Vare sig det ena eller andra alternativet väljes bör järnvägen därför tills vidare bibehållas och i likhet med vad som skett beträffande linjen Bjärka Säby—Hultsfred överföras från linjegrupp B till linjegrupp A.

Med hänsyn till vad här anförts hemställas,

att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att järnvägslinjerna Karlskrona—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar överföres från linjegrupp B till linjegrupp A.

Stockholm den 12 november 1963

*Eric Johansson*  
i Västervik

*Olaus Nyberg*

*Nils Fridolfsson*

*Tekla Torbrink*

*Ingemar Andersson*

Svenska Tryckeriaktiebolaget, Stockholm 1963  
630563