

Nr 985

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

(Lika lydande med motion nr 821 i Första kammaren)

I Kungl. Maj:ts proposition nr 191 föreslås, att riksdagen måtte upphäva det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda, där samtidigt uttalades — dock utan ställningstagande till sakfrågan — att bl. a. frågan om järnvägslinjen Norraryd—Kvarnamålas framtida gestaltning borde ägnas den största uppmärksamhet. Kommunikationsministern har med stöd av de uttalanden som gjorts av 1953 års trafikutredning och av kungl. järnvägsstyrelsen ansett sig icke kunna tillstyrka breddning av här ifrågavarande järnvägslinjer utan funnit frågan om den lämpliga anordningen av trafiken i detta område böra, sedan erforderliga kompletterande undersökningar verkstälts, prövas och avgöras av Kungl. Maj:t i vanlig ordning. I anslutning härtill har statsrådet förklarat sig icke kunna tillstyrka breddning av järnvägslinjerna Gullberna—Torsås—Bergkvara och Torsås—Kalmar, ej heller ett alternativt framfört förslag om inspikning av järnvägsspåret på linjen Gullberna—Torsås—Bergkvara till samma spårvidd, som nu finns på linjen Torsås—Kalmar. I samband med omläggning till landsvägstrafik bör vägnätet inom området ges en upprustning i enlighet med vad som framhållits av länsstyrelserna i Blekinge och Kalmar län i tidigare avgivna yttranden i ämnet och vilket förslag vi betraktar som ett minimikrav.

Angående Karlshamn—Vislanda eventuellt Växjö kan däremot vad i propositionen föreslås ej anses tillfredsställande. I skrivelse till chefen för kommunikationsdepartementet den 9 april 1963 har Karlshamns stad uttalat, att en normalspårig och snabb järnvägsförbindelse i nord-sydlig riktning inom detta trafikområde skulle få en stimulerande inverkan på näringslivet i berörda orter på samma sätt som kustbanan påverkat expansionen inom denna banas trafikområde. Bortsett från vissa principiella invändningar mot uppläggningsen av den av 1953 års trafikutredning gemensamt med järnvägsstyrelsen och väg- och vattenbyggnadsstyrelsen genomförda breddningsundersökningen har i sagda skrivelse gjorts vägande invändningar mot presentationen och tolkningen av det framlagda materialet. Särskilt har framhållits utredningens till synes fel-

aktiga och förhastade slutsatser rörande befolkningsutvecklingen i de kommuner, som helt eller till väsentlig del ingår i trafikområdet.

Inom den del av trafikområdet för banan Karlshamn—Vislanda som är belägen inom Blekinge finns ett stort antal betydande industrier för vilka ett nedläggande eller ett inskränkande av järnvägsdriften på bandelen skulle medföra stora transportsvårigheter, något som också framgår av det i undersökningen presenterade materialet. Därtill kommer, att man inom Karlshamnsregionen kan räkna med en väsentlig ökning av den industriella aktiviteten under 1960-talet. Denna ökning som redan resulterat i tillkomsten av Aktiebolaget Mörrums bruks massafabrik och Svenska stålpressningsaktiebolagets fabriksanläggning i Mörrum samt Säbrinks mekaniska verkstäder aktiebolags verkstadsindustrier i Karlshamn kommer förvisso att tillföra trakten ett flertal nya industrier med väsentliga transportbehov. För närvarande är således en margarinfabrik under uppförande i Karlshamn. Redan de aktuella projekten inom regionen innebär en sysselsättningsökning inom industrien med minst 3 000 personer. Skulle Sverige bli medlem i en gemensam Europa-marknad, torde man ha anledning att därutöver räkna med betydande öknings, eftersom sydkusten och i synnerhet dess hamnstäder då synes få ökad attraktivitet som lokaliseringsorter för exportindustrier. Det kan i detta sammanhang hänvisas till vad länsarbetsnämnden i Blekinge län (i en skrivelse till arbetsmarknadsstyrelsen den 10 augusti 1962) anfört beträffande järnvägsförbindelserna i Karlshamns-regionen:

Styrkan i expansionen är speciellt påtaglig i västra delen av länet, där Karlshamn utgör centralpunkten. Det är givetvis av största intresse, att kommunikationerna från staden norrut bringas i paritet med de befintliga kommunikationerna öster- och västerut samt med det trafikorgan Karlshamns hamn utgör. Det är länsarbetsnämndens bestämda uppfattning, att hamnstaden Karlshamn och dess uppland — som inte bara omfattar delar av Blekinge län utan jämväl vissa av de södra delarna av Kronobergs län — skulle haft en ännu gynnsammare utveckling, om de haft tidsenliga järnvägskommunikationer norrut.

Karlshamns hamn har sedan år 1950 visat en stigande utveckling med allt större trafikunderlag. Från detta år till år 1961 har således nettotonnaget i hamnen ökat från ca 672 000 ton till 1 615 000 ton och godstrafiken från ca 370 000 ton till ca 913 000 ton. Hamnen är i dag en av landets mest expanderande hamnar och ligger på sjunde plats bland dessa vad det gäller influtna hamnavgifter. Under åren 1939—1962 har i hamnen investerats drygt 37 miljoner kronor i form av kajanläggningar, kranutrustningar och bergrum för oljor. Vid oljelagringsanläggningen omsättes årligen i runt tal 310 000 ton oljor, därav 100 000 ton bensin och fotogen. Från hamnen förses stora delar av Småland med eldningsolja, och ca 50 000 ton bensin går järnvägsledes därifrån till flygflottiljer i Bredåkra, Kalmar, Ljungbyhed, Skälderviken och

Moheda, därav till Kalmar flygflottilj över 17 miljoner liter. Under år 1963 påbörjades i hamnens regi uppförandet av ett nytt bergrum för försvarets räkning, vilket även detta avses skola förse flygflottiljer med bensin via järnvägsburna transporter. Över hamnen utskeppas stora kvantiteter trävaror, för närvarande ca 125 000 m³, varav ungefär hälften kommer från de småländska skogarna. Det torde icke vara orealistiskt att tänka sig en nedtransport av en stor del av dessa trävaror per järnväg. För Karlshamns hamns vidkommande är det således av synnerligen stort intresse, att god järnvägsförbindelse finnes norrut. Genom normalspår till Vislanda eller Växjö kan hamnen utvecklas än mer och större kontakt erhållas med upplandet för import och export över Karlshamn.

I undersökningens avslutning uttalas bland annat, att järnvägsnedläggningarnas konsekvenser från totalförsvarsynpunkt icke är beaktade. Vad gäller Karlshamns-området och i synnerhet då staden ter det sig som högeligen önskvärt, att en nord-sydgående bana finnes att tillgå i ett krisläge. Vi förmodar att denna åsikt delas av vederbörande militär- och civilförsvarsmyndigheter med hänsyn till stadens betydelse från krigssynpunkt.

Vi vill slutligen även påpeka, att betydande arbeten redan utförts för breddning av banan Karlshamn—Vislanda. Sålunda har avsevärda terrasseringsarbeten ägt rum i arbetsmarknadsstyrelsens regi, vartill kommer vissa av statens järnvägar vidtagna åtgärder för markinlösen och dylikt.

Det bör enligt vårt förmenande vara en samhällelig angelägenhet av betydelse icke enbart för därav direkt engagerade parter, att en normalspårig och snabb järnvägsförbindelse finnes i nord—sydlig riktning inom nu ifrågavarande trafikområde. En sådan järnvägslinje skulle med all säkerhet få en stimulerande inverkan på näringslivet i berörda orter. Därutöver skulle linjen kunna tillvarataga det starka transportbehov som finnes och måste finnas mellan å ena sidan Karlshamns-regionen med dess nära 30 000 invånare och med en betydande exporthamn och å andra sidan den jämväl starkt expanderande Växjö-orten.

På grund av vad sålunda anförts hemställer vi,

att riksdagen vid behandlingen av propositionen nr 191 måtte lämna utan bifall Kungl. Maj:ts framställning om upphävande av det av 1946 års riksdag fattade principbeslutet om breddning till normalspår av järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Sedan principbeslutet om breddning av här ifrågavarande linjer fattades, har fråga uppkommit om breddning av linjen Karlshamn—Kvarnamåla—Växjö, och får vi under hänvisning härtill därjämte hemställa, att riksdagen måtte uppdraga åt Kungl. Maj:t att —

sedan erforderlig utredning företagits — fatta slutligt beslut rörande frågan om järnvägsdriftens ordnande inom det berörda trafikområdet.

Stockholm den 12 november 1963

Eric Karlsson
i Olofström

Nils Fridolfsson

Olaus Nyberg
