

Nr 40

Av herr **Enarsson** och herr **Nilsson, Yngve**, om ökad spårvidd på statens järnvägar mellan Karlshamn och Vislanda.

Frågan om Blekinge järnvägslinjer och deras utveckling har varit föremål för diskussion alltsedan 1900-talets början. Vad som framför allt har diskuterats har varit frågan om breddning av de smalspåriga järnvägslinjerna inom länet. Redan i början av seklet företogs utredningar vad gäller sträckorna Karlskrona—Kristianstad samt Karlshamn—Vislanda. År 1938 begärde den s. k. Blekingeutredningen att en undersökning måtte göras angående eventuell ombyggnad av Karlshamn—Vislanda järnväg samt Blekinge kustbanor. 1943 tillsattes en utredning vars resultat sedermera låg till grund för riksdagsproposition i ärendet 1946 (nr 235).

I propositionen yrkades att riksdagen skulle besluta om breddning av spårvidden på linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda samt Bredåkra—Växjö. Motiveringarna för en ombyggnad till normalspår var flera.

Ett utav huvudskälen var olägenheterna med olika spårvidd rent allmänt sett, bl. a. tidsförlusterna vid omlastning av gods. 1943 års utredning underströk frågans betydelse för näringslivets utveckling i Blekinge. Det stora flertalet industrier i länet hade vid förfrågan framhållit, att en breddning av järnvägarna kunde komma att för deras del bidra till en utvidgning av rörelsen. Samstämmigt åberopade företagen de olägenheter och kostnader som bl. a. omlastningen medförde.

I dag, 22 år senare, är läget följande: linjen Karlskrona—Kristianstad är breddad, linjen Bredåkra—Växjö uppriven på sträckan Konga—Bredåkra och linjen Karlshamn—Vislanda i oförändrat skick.

Med beslutet 1963 om den trafikpolitiska målsättningen följde även att tidigare principbeslut om breddning av Karlshamn—Vislandabanan upphävdes. Efter nya undersökningar menade SJ att det ej vore ekonomiskt motiverat att investera i en breddning — detta trots att redan vissa arbeten på en breddning utförts. SJ anförde bl. a. att såväl gods- som persontrafiken på sträckan under tiden 1951—1961 minskat kraftigt. Vidare skulle kostnadsbesparingarna vid en övergång från smalspår till normalspår vara obetydliga i förhållande till investeringarnas storlek.

Det är otvivelaktigt så att de rent företagsekonomiska undersökningar som gjorts visar att en breddning av banan är omotiverad. I själva verket synes strikt ekonomiska skäl tala för en nedläggning av åtminstone persontrafiken. Nu är frågan: Kan man i detta fall enbart räkna efter företagsekonomiska bedömningar?

I själva verket torde en samhällsekonomisk analys, med hänsyn tagen inte bara till företagsekonomiska faktorer vara den riktiga basen för en bedömning. SJ torde

t. ex. ej i sina bedömningar ha tagit full hänsyn till vad en breddning av järnvägen Karlshamn—Vislanda skulle innebära ur lokaliseringspolitisk synpunkt för hela västra Blekinge. Vidare måste beaktas den snabba expansion Karlshamns stad genomgått, bl. a. med utbyggnaden av stadens hamn samt anläggandet av värmekraftverket i Kölö.

Blekinge ingår för närvarande ej i det s. k. lokaliseringspolitiska stödområdet. Detta innebär dock inte att länet skulle vara fritt från sysselsättningsproblem. Länet behöver nya sysselsättningstillfällen, inte minst i västra länsdelen. För nylokalisering av företag respektive utbyggnad av befintliga företag är en järnvägsförbindelse Karlshamn—Vislanda utan tvekan av största vikt. Kontakter med företagsrepresentanter har visat att samma argument förs fram i dag som i början av 40-talet vad gäller järnvägens betydelse för industrin.

En breddning av spårvidden skulle utan tvivel innebära såväl ökad person- som godstrafik. Restiderna norrut (Stockholm—Göteborg etc.) skulle avsevärt förkortas. Passagerartrafiken mot norr skulle ej behöva dirigeras omvägen över Hässleholm, vilket inte bara vore en förkortning av restiden utan även ett förbilligande av resorna.

Den ojämna konkurrenssituation mellan tåg och bil som i dag råder vid transport av gods är utan tvivel en av huvudorsakerna till den dåliga lönsamheten på många bandelar i vårt land. I detta sammanhang må erinras om de nya trafikpolitiska signalerna från Västtyskland.

SJ aviserar en successiv nedläggning av trafiken på banan Karlshamn—Vislanda. Ytterligare ett argument mot en inskränkning i järnvägstrafiken är den i dag mycket dåliga standarden på vägarna i norra länsdelen.

Åberopande det anförda hemställes,

att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa om utredning angående breddning av spårvidden på bandelen Karlshamn—Vislanda, med beaktande av de ekonomiska faktorerna för Blekinge län.

Stockholm den 16 januari 1968

Arvid Enarsson (h)

N. Yngve Nilsson (h)
