

## Nr 508.

Av herr **Adolfsson**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 235, angående ombyggnad till normalspår av vissa av Blekingenätets järnvägar.

De första officiella framställningarna till regeringen om att Karlshamn—Vislanda järnväg och Blekinge Kustbanor måtte ombyggas till normal spårvidd avlätos år 1938. Redan vid detta tillfälle hade klart framgått, att en sådan ombyggnad var nödvändig, därest inte den näringspolitiska utvecklingen i de områden, som dessa järnvägar genomlöpa, skulle hämmas och befolkningens möjligheter att erhålla sysselsättning och försörjning ytterligare försvåras.

Under de över åtta år, som förflutit sedan den första framställningen gjordes, ha bland annat företagna utredningar klart ådagalagt, att en av förutsättningarna för att det produktiva livet skall kunna blomstra i denna landsända och att befolkningsutvecklingen i området skall kunna främjas är, att samtliga järnvägar byggas om till normal spårvidd.

I Kungl. Maj:ts proposition nr 235 föreslås nu också, att ombyggnad skall ske beträffande tre linjer. Som stöd för detta förslag anföres bland annat nödvändigheten av att främja näringslivets utveckling i de berörda områdena, varjämte militära skäl anses tala för ombyggnad till normalspår. Så gott som samtliga hörda myndigheter ha starkt understrukt dessa ombyggnadsarbetens stora angelägenhetsgrad med hänsyn till såväl den militära betydelsen därav som järnvägesekonomiska och samhällsekonomiska intressen. I docent W. William-Olssons och fil. mag. O. Hölckes år 1943 avgivna ekonomisk-geografiska beskrivning av Blekingenätets trafikområden, vilken refereras i proposition nr 235, framhålles bland annat att "befolkningen befunne sig i avtagande samt att, vad landsbygdsbefolkningen beträffade, den hittillsvarande utvecklingen och den nuvarande åldersstrukturen vore sådan, att en mer eller mindre fullständig avfolkning icke vore utesluten".

En rad omständigheter, varav åtskilliga refereras i propositionen, talar för nödvändigheten av att den föreslagna ombyggnaden till normalspår av linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö påbörjas så snart de tekniska förberedelserna härför hunnit avslutas. Särskilt angelägen torde en breddning av linjen Karlskrona—Kristianstad vara, men även en breddning av linjerna Bredåkra—Växjö och Karlshamn—Vislanda, som bland annat av rent praktiska skäl bör ske samtidigt med breddningen av linjen Karlskrona—Kristianstad, är av hög angelägenhetsgrad. Den

järnvägstekniska utvecklingen är beträffande dessa linjer och bygder starkt eftersatt, vilket haft negativa konsekvenser för berörda områden i största allmänhet.

Vad linjen Karlshamn—Vislanda angår, är dess breddning motiverad inte blott av det industriella och kommersiella livet i Karlshamn och av att ifrågavarande stad har den ena av de två djuphamnarna i södra Sverige, utan i samband därmed också av att längs linjen befinner sig ytterligare en rad industrier, som trots de relativt dåliga kommunikationsförhållandena äro tämligen livskraftiga, men vilkas expansion hindras av alla de svårigheter, som uppstå därigenom att järnvägen är smalspårig. Förutom industrierna i Karlshamn kunna nämnas Strömma fabriker i Asarum, klädesfabriken samt Ätvidabergs industrier i Svängsta (Halda), yllefabriken i Åkeholm, trämassefabriken i Fridafors, träindustrier i Ålshult och Hulevik, Ryds glasbruk m. fl. Nämnas kan också, att sistnämnda plats även är badort. En utan tidsutdräkt företagen breddning av denna järnväg skulle inte blott medföra att här nämnda industrier erhöle ökade möjligheter att expandera, utan även att nya industrier sökte sig till ifrågavarande områden, att det omfattande skogsbruket finge ökade möjligheter samt att landsbygdens avfolkning kunde förhindras.

Bland annat länsstyrelsen i Blekinge län har i sitt på sidan 39 i proposition nr 235 citerade uttalande anfört en rad starka skäl för ombyggnad av ifrågavarande järnvägar utan onödig tidsutdräkt. Även departementschefen framhåller, att "en förbättring av Blekingenätets järnvägar är angelägen" och att "den av mig nu förordade ombyggnaden bör därför icke uppskjutas någon längre tid". Departementschefen yttrar emellertid i fortsättningen:

"Icke desto mindre anser jag mig med hänsyn till statsfinansiella skäl och läget på arbetsmarknaden böra tills vidare föreslå, att ombyggnaden icke må utföras förrän dylika arbeten befinnas erforderliga såsom led i åtgärder för sysselsättning av friställd arbetskraft."

Av det anförda framgår, att departementschefen icke främst trycker på de statsfinansiella skälen, utan önskar uppskjuta förverkligandet av de föreslagna åtgärderna tills arbetsmarknadspolitiska skäl göra dem ytterligare aktuella. Det kan emellertid inte med hänsyn till arbetenas styrkta angelägenhetsgrad här främst röra sig om en arbetsmarknadsfråga, utan framför allt om en kommunikationsfråga. Det förutsättes allmänt, att vi framför oss alltjämt ha åtskilliga år med god sysselsättning, och därjämte kommer förverkligandet av den politik, som i detta avseende förespråkas i arbetarrörelsens efterkrigsprogram, att främja en sådan utveckling. Att dröja med igångsättande av här åsyftade arbeten vid de nämnda järnvägarna tills de av departementschefen förutsatta omständigheterna föreligga skulle måhända innebära, att arbetenas påbörjande komme att uppskjutas flera år framåt. Då det här gäller en angelägen kommunikationsfråga av största betydelse för

ifrågavarande områdets utveckling, föreslår undertecknad, att arbetena påbörjas, så snart de tekniska förberedelserna härför slutförts.

Vad beträffar de övriga bandelar, som i propositionen behandlas i detta sammanhang, bör för det första beträffande banan Sandbäck-Olofström, som föreslås nedläggas, framhållas att ett nedläggande icke bör ske förrän kommunikationsförhållandena i övrigt ordnats på sådant sätt, att möjligheten för arbetskraften att söka sig till den snabbt expanderande huvudindustrien i Olofström inte försvåras utan förbättras.

I fråga om linjerna Sölvesborg—Hörviken och Norraryd—Kvarnamåla är departementschefen ej redo att i propositionen uppta frågan om dem till slutlig prövning, utan förutsätter att järnvägsstyrelsen ägnar frågan fortsatt uppmärksamhet. Emellertid förutsätter såväl järnvägsstyrelsen som väg- och vattenbyggnadsstyrelsen att dessa linjer kunna nedläggas, sedan 1943 års järnvägskommittés ombyggnadsprogram förverkligats. Med hänsyn till dessa myndigheters inställning till denna fråga borde principiell ståndpunkt redan nu tagas från riksdagens sida.

Beträffande både järnvägslinjen Norraryd—Kvarnamåla och Sölvesborg—Hörviken kan en ombyggnad till normal spårvidd anses som en ur skilda synpunkter angelägen uppgift. Rent principiellt kan i detta sammanhang hänvisas till departementschefens uppfattning beträffande järnvägarna som stommen i vårt transportsystem även i framtiden. Trots flygets förväntade snabba utveckling finner departementschefen skäl för följande uttalande:

”För masstransport och för att tillfredsställa resebehovet hos det stora flertalet av vårt folk lär dock järnvägarnas ställning under lång tid framåt förbliva obruten. I likhet med 1943 års järnvägskommitté hyser jag alltså den uppfattningen, att järnvägarna alltjämt måste betecknas som stommen i vårt lands transportsystem. — Med beaktande av dessa omständigheter är jag med kommittén ense därom, att järnvägssystemets bevarande och utveckling utgöra en grundläggande förutsättning för att de samhällseliga trafikuppgifterna lösas på lämpligaste sätt.”

Denna förklaring sedd mot bakgrunden av de båda nämnda linjernas betydelse för de bygder, de genomlöpa, motiverar ett principbeslut redan nu om dessa linjers breddning till normalspår så fort ske kan. Ur rent praktisk synpunkt är det inte fullt ut lika angeläget, att Norraryd—Kvarnamåla bredas *samtidigt* med de av departementschefen föreslagna linjerna, men vad linjen Sölvesborg—Hörviken beträffar borde ombyggnaden ske i så nära anslutning till de föreslagna breddningsarbetena som möjligt. Denna linjes betydelse markeras icke minst av det omfattande fisket vid Listerlandet och behovet av att fiskets produkter snabbt distribueras.

Vad linjen Norraryd—Kvarnamåla angår, så är visserligen trafiken på denna bana icke av större omfattning, men bland annat med hänsyn till de riksbekanta fruktodlingsdistrikt, som denna 20 km långa bana genomlöper,

samt behovet av en snabb och effektiv förbindelse mellan Växjö i Kronobergs län och Karlshamn i Blekinge skulle det vara oriktigt att lägga ned denna linje. Olämpligt skulle det likaså vara att visserligen bibehålla banan men låta den förbli smalspårig. En smalspårsbana mitt inne i det normalspårsnät, som efter den föreslagna ombyggnaden här skulle uppstå, skulle inte få någon större betydelse och inte kunna befrämja bygdens utveckling. Det bör också framhållas, att samtliga hörda lokala myndigheter kraftigt uttalat sig för att dessa banor byggas om till normalspår.

Med stöd av det anförda föreslås,

att riksdagen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition nr 235 måtte besluta, att de i denna föreslagna ombyggnaderna av järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö till normalspår skola påbörjas så snart de tekniska förberedelserna härför fullbordats, samt uttala sig för att även linjerna Sölvesborg—Hörviken och Norreryd—Kvarnamåla måtte ombyggas till normalspår.

Stockholm den 26 april 1946.

*Gunnar Adolfsson.*

---