

Nr 193.

Av herr **Johnsson** i Kastanjegården m. fl., *angående ombyggnad av järnvägarna i Blekinge.*

Efter förslag av 1943 års järnvägskommitté avlät Kungl. Maj:ts proposition till 1946 års riksdag rörande principbeslut om breddning till normalspår av de smalspåriga järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Departementschefen uttalade, att det gällde ett avgörande, som icke längre borde uppskjutas och att förbättringen av blekingenätets järnvägar vore angelägen. Med hänsyn till statsfinansiella skäl och läget på arbetsmarknaden ansågs ombyggnaden emellertid böra utföras först då åtgärder erfordrades för att sysselsätta friställd arbetskraft.

Riksdagen godkände propositionen efter ett starkt positivt utlåtande av statsutskottet, som även framhöll att tidpunkten för ombyggnadsarbetenas igångsättande måhända icke uteslutande kunde bestämmas med hänsyn till läget på arbetsmarknaden, eftersom ombyggnaden icke kunde uppskjutas någon längre tid.

Sedan 1946 års riksdagsbeslut träffades, ha många inlägg gjorts i frågan, såsom interpellationer i riksdagen, skrivelser och uppvaktningar. Nu senast ha statsrevisorerna uppmärksammat järnvägarna i Blekinge. I sin berättelse understryka revisorerna de uttalanden, som tidigare kommit fram om behovet av förbättring av blekingenätets järnvägar. Anledningen till att arbetet ännu icke satts i gång finna de ligga i att ombyggnaden i 1946 års riksdagsbeslut upptagits såsom beredskapsarbete och därigenom förskjutits till oviss framtid. Revisorerna ifrågasätta därför, att ärendet ånyo prövas i syfte att påskynda arbetets utförande. Oavsett omprövningen av frågan i riksdagen anse revisorerna därjämte, att möjlighet föreligger, att järnvägsstyrelsen bör kunna använda väsentligt större belopp än hittills upptagits i statens järnvägars driftkostnadsstat, vilka medel enligt Kungl. Maj:ts bemyndigande ha avsetts att täcka kostnader för förberedande arbeten för ombyggnaden. Övergångsarbetena skulle då kunna ske i väsentligt snabbare takt. Sammanfattningsvis uttala statsrevisorerna, att ombyggnadsfrågan måste anses vara av den allmänna betydelse, att dess lösning icke utan allvarliga följdverkningar kunde ytterligare skjutas på framtiden.

Till vad här relaterats kan läggas, att arbetsmarknadsstyrelsen i yttrande över statsrevisorernas berättelse framhållit, att antalet anmälda arbetslösa i Blekinge län utgjorde 1 400 man den 7 januari 1950 och att huvudparten av

dessa passade för sådant arbete, som här avses. Det syntes därför vara ägnat att medföra en betydelsefull förbättring av sysselsättningen i länet, om järnvägsombyggnaden kunde bedrivas i ökad omfattning. Järnvägsstyrelsen har på samma föranledande anfört, att styrelsen biträdde statsrevisorernas förslag om att 1946 års riksdagsbeslut i erforderliga delar upptoges till förnyad prövning och att styrelsen gärna såge, att ifrågavarande ombyggnadsarbeten utfördes i snabbare takt.

Betydelsen av att järnvägsombyggnaden verkställes har grundligt utretts. Det har klart framhävts, att investeringen är av produktiv art; företrädare för industri, lantbruk och andra näringsgrenar ha också understrukt vikten av att nämnda järnvägar effektiviseras genom ombyggnad till normalspår. Den därigenom möjliggjorda produktionsökningen skulle komma såväl hemmamarknaden som exporten till godo. Det är således icke endast ett lokalt spörsmål att dessa järnvägar förbättras; näringslivet i landets övriga delar, som ha transporter till och från sydöstra Sverige, bli också bättre tillgodosedda liksom alla resande, som skola besöka landsdelen.

Mot bakgrunden av vad i frågan redan förevarit väntar befolkningen i Blekinge, att deras järnvägar äntligen skola få den utlovade förbättringen. Läget på arbetsmarknaden i länet är nu sådant, att överskott uppstått på arbetskraft. Skulle i denna situation ingenting göras för att påskynda ombyggnaden, är det fara värt, att länets invånare ännu mera misströsta om sitt läns framtid.

En påbörjan av ombyggnaden kan visserligen registreras, sedan järnvägsstyrelsen av Kungl. Maj:t bemyndigats utföra vissa förberedande arbeten för vilka medel, såsom redan nämnts, upptagits i statens järnvägars driftkostnadsstat. Takten i dessa arbeten har emellertid varit långsam, och ombyggnaden skulle på sådant sätt säkert taga avsevärd tid i anspråk. Järnvägsstyrelsen har i sitt yttrande över statsrevisorernas berättelse uppgett, att hela ombyggnadsarbetet kunde slutföras på fem år. Det årliga medelsbehovet vid en sådan arbetstakt skulle belöpa sig till 8 milj. kronor.

För motionärerna synes det ur alla synpunkter önskvärt, att arbetena i fortsättningen kunde bedrivas i avsevärt snabbare takt än hittills. Tacknämligt vore, om järnvägsstyrelsens uttalande om tidrymden för arbetets färdigställande kunde läggas till grund för arbetets bedrivande. I varje fall bör det äntligen få en sådan omfattning, att anläggningarna kunna utföras på ett rationellt sätt och så att länets invånare själva kunna från tid till annan konstatera, att något verkligen blir gjort.

Det synes icke vara nödvändigt att nu anvisa särskilt anslag utan uppdraga åt järnvägsstyrelsen att intensivt ombyggnadsarbetena med medel, vilka liksom hittills upptagas i statens järnvägars driftkostnadsstat. Beloppen måste dock vara av väsentligt större storleksordning än de som hittills upptagits. Frågan om den slutgiltiga bokföringen av dessa medel torde kunna anstå till en senare tidpunkt.

Vi hemställa alltså,

att riksdagen måtte hos Kungl. Maj:t anhålla att ombyggnadsarbetena av blekingejärnvägarna snarast förverkligas.

Stockholm i januari 1950.

Thure Andersson
i Ronneby.

Edvard Mårtensson
i Smedstorp.

Sam B. Norup.

Olaus Nyberg.

Jöns Nilsson
i Bästekille.

L. A. Björklund.

Per A. Johnsson
i Kastanjegården.

Eric Karlsson,
Olovström.

Harald Johnsson
i Skoglösa.

Filip Kristensson
i Osby.
