

Nr 12.

Av herr **Gustafson** i Dädesjö **m. fl.**, om skyndsamt utredning rörande ombyggnad av bandelen Norraryd—Kvarnamåla till normalspår.

1952 års riksdag beslöt i anledning av väckta motioner, att ombyggnaden till normalspår av järnvägslinjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö skulle upptagas på statens järnvägars ordinarie investeringsprogram, samt bemyndigade Kungl. Maj:t att för detta ändamål tillfälligt under budgetåret 1952/53 taga i anspråk medel, som anvisats för andra investeringar i statens järnvägars fond.

Därmed hade ett positivt beslut fattats om breddning av de s. k. blekingejärnvägarna.

Till detta järnvägsnät hör emellertid också en bansträcka om cirka 21 kilometer mellan Norraryd och Kvarnamåla, vilken förbinder järnvägen Karlshamn—Vislanda med järnvägen Bredåkra—Växjö. Frågan om breddning av linjen Norraryd—Kvarnamåla var icke föremål för prövning av 1952 års riksdag.

1943 års järnvägskommitté behandlade jämväl sistnämnda bansträcka samt anförde därom i sitt betänkande (SOU 1945: 8 s. 67 f):

Vad beträffar linjen Norraryd—Kvarnamåla må anföras, att denna linje kommer efter en ombyggnad av linjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö att utgöra en förbindelseled mellan två normalspåriga linjer. Med hänsyn härtill kan det av trafiktekniska skäl ifrågasättas att ombygga jämväl denna linje. Militära önskemål härom hava även framförts. Vid bedömande av ombyggnadsfrågan får det emellertid ej förbises, att linjen endast är 21 km lång och trafikområdet i följd härav mycket begränsat. Samtliga orter inom trafikområdet hava en jämförelsevis kort väg till endera av de angränsande järnvägslinjerna Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö. Sålunda har Urshult, för övrigt den enda betydande orten inom trafikområdet, endast 9 km till Norraryd och 10 km till Tingsryd. Härtill kommer, att linjen hittills — så när som under krigsår — haft en mycket ringa trafikomfattning. Dess godstrafik utgöres så gott som helt av transporter till och från Urshult med en under år 1939 till 2 600 ton uppgående transportkvantitet. Ej heller för genomgående godstrafik har linjen för närvarande någon betydelse. Kommittén har därför icke funnit tillräckliga skäl att nu föreslå linjen till ombyggnad. Tills vidare synes trafiken å densamma böra upprätthållas, varvid rälsbuss bör — liksom nu — användas för persontrafiken och lokomotor jämte behövt antal överföringsvagnar för godstrafiken. Vid en framtida prövning bör till övervägande upptagas, om linjen skall ombyggas eller om då rådande förhållanden kunna göra en nedläggning möjlig.

I yttranden över järnvägskommitténs betänkande underströk såväl länsstyrelsen i Kronobergs län som Smålands och Blekinge handelskammare vikten av att ifrågavarande handel i samband med ombyggnad av blekingenätet i övrigt bleve breddad.

Då Kungl. Maj:t till 1946 års riksdag framlade proposition med förslag om principbeslut rörande breddning av blekingejärnvägarna (prop. nr 235) anförde föredragande departementschefen rörande bandelen Norraryd—Kvarnamåla:

I fråga om bandelarna Norraryd—Kvarnamåla och Sölvesborg—Hörviken ha i yttranden, avgivna av myndigheter och sammanslutningar med lokal förankring, bestämt hävdats, att desamma borde ombyggas i samband med ombyggnaden av andra sträckor. Å andra sidan ha järnvägsstyrelsen samt väg- och vattenbyggnadsstyrelsen uttalat, att bandelarna i fråga borde nedläggas om icke förr så i varje fall när den av kommittén föreslagna ombyggnaden skett och nu rådande gemenskapsförhållanden i avseende å lok och vagnar icke längre kunna bestå. I sakens nuvarande läge är jag emellertid ej beredd att upptaga frågan om sagda bandelar till slutlig prövning. Jag förutsätter dock, att järnvägsstyrelsen ägnar denna fråga liksom även frågan om den fortsatta järnvägsdriften å sträckan Vislanda—Bolmen särskilt intresse och till Kungl. Maj:t inkommer med förslag så snart förhållandena det påkalla.

I anledning av Kungl. Maj:ts proposition hemställdes i motion II:469, att riksdagen måtte besluta, att i samband med ombyggnad till normalspår av linjerna Karlshamn—Vislanda och Växjö—Bredåkra även linjen Norraryd—Kvarnamåla skulle ombyggas på samma sätt.

Statsutskottet, som behandlade propositionen och motionen, anförde i sitt utlåtande (nr 152):

Motionsvis har hemställts, att principbeslut nu måtte fattas att linjerna Norraryd—Kvarnamåla samt Sölvesborg—Hörviken skola ombyggas till normalspår.

Såvitt utskottet kan finna lärer följden av att utesluta de i motionerna angivna banorna ur ombyggnadsprogrammet bli att driften vid desamma kan komma att nedläggas. Utskottet är icke berett att i förevarande sammanhang tillstyrka motionerna. Utskottet vill emellertid framhålla, att frågan om linjernas framtida gestaltning synes böra ägnas den största uppmärksamhet. Enligt utskottets mening bör icke ifrågakomma att beröva en bygd en järnvägsförbindelse utan tungt vägande skäl och i varje fall icke utan att samtidigt överväganden äga rum rörande förutsättningarna för ett tillgodoseende i annan form av bygdens berättigade krav på likvärdiga ändamålsenliga kommunikationer.

Utskottets utlåtande godkändes av riksdagen.

Såvitt bekant har därefter någon ytterligare utredning angående bansträckan Norraryd—Kvarnamåla icke ägt rum. Då arbetet med breddning av de övriga blekingejärnvägarna nu tagit sin början, synes det ofrånkomligt, att slutlig ställning från statsmakternas sida tages till ifrågavarande bandels framtida öde. Därvid torde endast två alternativ kunna komma i

fråga: en breddning av bansträckan till normalspår eller ett nedläggande av den. Att bibehålla sträckan såsom smalspårig efter det att de linjer, som den förbinder, breddats, torde av ekonomiska och praktiska skäl vara uteslutet.

Mot nedläggande av denna handel talar många och starka skäl. Det är därvid först att märka, att den bygd, genom vilken linjen går, gjort stora ekonomiska uppoffringar för att få järnvägen till stånd. Sålunda har av och inom Urshults kommun anslagits tillhoppa 113 000 kronor samt av och inom Almundsryds kommun sammanlagt 35 000 kronor. Att beröva en bygd en trafikled, som den själv till stor del bekostat, är föga tilltalande. Järnvägen går genom trakter, som har goda utvecklingsmöjligheter. Särskilt gäller detta Urshults kommun, vars högt uppdrivna fruktodling är känd över hela landet. Orten har därjämte rikliga skogstillgångar. Planer är å bane att till Urshult förlägga tung industri, men de ovissa förhållandena i fråga om kommunikationer har hittills stått i vägen för planernas förverkligande. Jämväl som turistort spelar Urshult en stor roll. Vid Urshults station har vuxit upp ett livligt samhälle med för denna landsända ovanligt stort antal affärer och småindustri. Ett nedläggande av järnvägen kan befaras medföra en stagnation i bygdens utveckling och leda till ökad avfolkning av trakten.

Om sålunda en ombyggnad av banlinjen Norraryd—Kvarnamåla till normalspår redan är motiverad därav, att densamma utan tvivel skulle leda till ökat uppsving inom de berörda bygderna, talar också andra skäl för en sådan ombyggnad. Densamma skulle medföra, att förbindelserna mellan Karlshamn, som är ett för Småland betydelsefullt handelscentrum, och det inre av Kronobergs län, särskilt Växjö, skulle bli avsevärt bättre än om linjen Norraryd—Kvarnamåla nedlades. Jämväl talar militära synpunkter och planerna för civilförsvarets utrymningstjänst för att linjen bibehålles och breddas.

Med hänsyn till den ståndpunkt, som statsmakterna tidigare intagit i denna fråga, torde emellertid slutlig ställning till spörsmålet icke kunna tagas förrän ytterligare utredning angående de trafiktekniska och ekonomiska problemen ägt rum. En sådan utredning synes skyndsamt böra komma till stånd och färdigställas inom sådan tid, att frågan kan slutligen prövas av statsmakterna innan de av 1952 års riksdag beslutade breddningarna av blekingejärnvägarna slutförts.

Under åberopande av vad sålunda anförts får vi hemställa,

att riksdagen ville besluta att hos Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning rörande ombyggnad av bandelen Norraryd—Kvarnamåla till normalspår.

Stockholm den 12 januari 1953.

Hjalmar Gustafson.

Fritz Persson.

Erik Magnusson.

Erik Strandh.

Fridolf Jansson.