

Nr 206.

Godkänd av första kammaren den 12 maj 1945.

Godkänd av andra kammaren den 12 maj 1945.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående anslag till bostadsvaneundersökning på landsbygden.

(Jordbruksutskottets utlåtande nr 22.)

Till Konungen.

Under återopande av jordbruksutskottets av riksdagen godkända utlåtande nr 22 i anledning av Eders Kungl. Maj:ts proposition nr 143, angående anslag till bostadsvaneundersökning på landsbygden, får riksdagen anmäla, att riksdagen med bifall till ifrågavarande proposition till *Bostadsvaneundersökning på landsbygden* å riksstaten för budgetåret 1945/46 under nionde huvudtiteln anvisat ett *reservationsanslag* av 60 000 kronor.

Stockholm den 12 maj 1945.

Med undersätlig vördnad.

Nr 207.

Godkänd av första kammaren den 12 maj 1945.

Godkänd av andra kammaren den 12 maj 1945.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet under budgetåret 1946/47 jämte i ämnet väckta motioner.

(Statsutskottets utlåtande nr 103.)

Till Konungen.

I propositionen nr 108 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 23 februari 1945, föreslagit riksdagen besluta, att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalle och Lund—Landskrona—Billeberga skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

Bihang till riksdagens protokoll 1945. 14 saml. Nr 206—218.

I samband härmed har riksdagen till behandling förehåft dels de likalydande motionerna I:313 och II:487, i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta, att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga och Uddevalla—Strömstad samt Smedberg—Lysekil skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar, dels ock motionen I:312, vari hemställts, att riksdagen måtte uttala en förväntan att, så snart tidsförhållandena det medgiva, förslag framlägges om den elektriska driftens utsträckande till linjerna Borås—Alvesta—Karlskrona och den därmed sammanhängande linjen Emmaboda—Kalmar.

I den mån elektrisk drift införts på statsbanorna har detta inneburit en betydande utökning av deras kapacitet. Nyttan härav har påtagligt framträtt under de gångna årens för landet vanskliga avspärrningsläge. Rådande brist på koppar och annan materiel liksom för övrigt också den av krigsförhållandena framkallade knappheten på arbetskraft har emellertid nödvändiggjort en stark begränsning av elektrifieringsarbetena. Arbetsstyrkan vid dessa arbeten uppgick i medeltal under år 1943 till 277 och under år 1944 till 363 man, medan den under vissa tidigare förkrigsår översteg 1,000 man. En ledande synpunkt har alltmer fått bli angelägenheten av att ha tillgänglig en samövad beredskapsorganisation, användbar för den elektriska bandriftens vidmakthållande vid krigstillfälle. I den mån tillgången på erforderlig materiel ökar samt arbetsmarknaden återinträder i ett mera normalt läge böra emellertid elektrifieringsarbetena åter upptagas i en mera normal utsträckning.

Enighet synes råda om att de sträckor, som nu främst böra elektrifieras, äro järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga. Elektrifiering av sistnämnda linje skulle medföra den stora fördelen, att tågen från Malmö upp mot Västkustbanan kunde framföras över Lund, varigenom också skulle åtminstone tills vidare kunna undvikas anläggning av dubbelspår på den nu starkt belastade bansträckan närmast norr om Malmö upp mot Ängelholm—Göteborg. För den elektriska driftformens införande på den numera förstatligade linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla kunna anföras starka både driftekonomiska och militära skäl.

I anledning av motionerna I:313 och II:487 vill riksdagen framhålla, att en elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad jämte linjen Smedberg—Lysekil av byggnadstekniska och drifttekniska skäl bör utföras i direkt anslutning till elektrifieringen av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla. Därmed skulle samtliga normalspåriga kustjärnvägar i västra Sverige ha samordnats för elektrisk drift. Att efter genomförd elektrifiering av linjen Herrljunga—Uddevalla bibehålla ångdrift å bandelen Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil anser riksdagen sålunda icke vara rationellt. För en elektrifiering av dessa linjer talar vidare behovet av förbättrade järnvägs-kommunikationer för den i detta hänseende missgynnade norra delen av Bohuslän.

Linjen Borås—Göteborg är redan elektrifierad. Om nu, såsom i propositionen föreslås, elektrisk drift införes jämväl å linjerna Borås—Varberg och Borås—Herrljunga måste detta såsom en naturlig följd draga med sig elektrifieringsarbetenas utsträckning jämväl till linjen Borås—Alvesta. Ett bibehållande av ångdrift på sistnämnda linje skulle nämligen ställa sig driftekonomiskt ogynnsamt. Av olika såväl byggnadstekniska som drifttekniska

skäl lärer emellertid, enligt vad som upplysts, en elektrifiering av sträckan Borås—Alvesta nödvändigöra ett övervägande huruvida ej de därmed delvis sammanlöpande, till statsinlösen nu föreslagna Halmstad—Nässjö järnvägar även böra omläggas till elektrisk drift.

I fråga om järnvägsgeografiskt läge och transportuppgifter hava linjerna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar redan tidigare av järnvägsstyrelsen likställt med de till Borås anslutande banlinjerna, vartill kommer Karlskronalinjens alldeles särskilt stora militära betydelse. I anslutning till den väckta motionen I:312 vill riksdagen därför ånyo uttala en förväntan att, så snart tidsförhållandena det medgiva, förslag måtte framläggas om den elektriska driftens utsträckning till ifrågavarande nyligen förstatligade sydsvenska bansträckor.

Vad sålunda anförts innebär, att riksdagen delar departementschefens i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag framförda uppfattning att de arbeten som nu närmast skola påbörjas äro elektrifieringarna av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga. Vad angår övriga här ovan av riksdagen angivna elektrifieringsföretag anser sig riksdagen hava grundad anledning förvänta, att deras genomförande ej skall behöva innebära ett uppskov under alltför lång tid med motsvarande arbetens genomförande å de övriga linjer, vilkas elektrifiering redan av järnvägsstyrelsen planerats.

Med återopande av vad riksdagen sålunda anført får riksdagen anmäla, att riksdagen, med bifall till förevarande proposition, beslutat, att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

Stockholm den 12 maj 1945.

Med undersätlig vördnad.

Nr 208.

Godkänd av första kammaren den 12 maj 1945.

Godkänd av andra kammaren den 12 maj 1945.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående förvärv av Halmstad—Nässjö järnvägar.

(Statsutskottets utlåtande nr 104.)

Till Konungen.

I propositionen nr 177 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 2 mars 1945, föreslagit riksdagen att dels besluta, att Halmstad—Nässjö järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar från och