

Nr 86.

Av herrar **Heiding** och **Mannerskantz**, *angående fortsättande av järnvägslektrifieringen.*

Ett studium av statsverkspropositionen ger vid handen, att för budgetåret 1949/50 inga andra anslag äskas för järnvägslektrifiering än för fullföljande av redan pågående elektrifieringsarbeten å bansträckorna Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil.

Ett avbrott i det betydelsefulla upprustnings- och rationaliseringsarbete inom kommunikationsväsendet, som järnvägslektrifieringen utgör, synes alltså nu hota att inträda till allvarligt men såväl för näringsliv och trafikanter som för statens järnvägar som affärsföretag.

Även om det nuvarande samhällsekonomiska läget tvingar till sträng återhållsamhet med statliga investeringar, synes det oss dock, som om, särskilt med hänsyn till den stora betydelse för produktionslivets höjande som ett högtstående järnvägsväsen har, ett direkt avbrott av järnvägslektrifieringarna borde undvikas och att de åtgärder, som för detta ändamål äro erforderliga, i tid böra vidtagas.

Vi tillåta oss erinra om att enligt det program, som järnvägsstyrelsen senast framlagt — styrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1946 — avsikten vore att i första hand linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar skulle ifrågakomma till elektrifiering efter de bandelar, där arbetet nu pågår.

De järnvägskommunikationer, som för närvarande finnas mellan Göteborg och huvudlinjen Stockholm—Malmö å ena sidan och Kalmar—Karlskrona å den andra, kunna icke anses motsvara den innevarande tidens krav. Inom de berörda bygderna har befolkningen därför alltsedan statens övertagande av dessa järnvägslinjer hoppats och väntat på att en elektrifiering av denna järnvägspulsåder mellan västra och sydöstra delarna av Götaland skulle komma till stånd utan alltför stor tidsutdräkt. Det synes oss angeläget, att så också sker, även om det nuvarande tidsläget kan komma att tvinga till arbetets bedrivande i långsammare takt än tidigare tänkts.

Om ett avbrott i järnvägslektrifieringen nu skulle införas eller arbetet inskränkas alltför mycket, måste detta vidare komma att återverka i hög grad ofördelaktigt på SJ:s elektrifieringsorganisation, som då inte längre kunde hållas samlad. En splittring av denna organisation synes ofrånkomligt medföra, att stora värden skulle gå till spillo.

På grund av vad ovan anförts och med understrykande av de fördelar

i olika avseenden som järnvägselektrifieringen innebär för berörda bygder av vårt land, tillåta vi oss föreslå,

att riksdagen ville i skrivelse till Kungl. Maj:t *dels* uttala sig för att något avbrott i järnvägselektrifieringen icke tills vidare bör ifrågakomma, *dels* ock hemställa, att Kungl. Maj:t ville senast till nästa års riksdag framlägga de anslagsäskanden, som för elektrifieringsarbetets fortsättande kunna vara erforderliga.

Stockholm den 21 januari 1949.

Arthur Heiding.

Axel Mannerskantz.
