

## Nr 312.

Av herr **Mannerskantz**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet under budgetåret 1946/47.

I proposition nr 108 framför Kungl. Maj:t vissa förslag om hur den fortsatta elektrifieringen av järnvägslinjer skall ske, sedan nu pågående elektrifieringsarbeten avslutats. Jag har icke något annat att erinra i anledning av förslaget än att ytterligare ett nytt järnvägskomplex förts fram i främsta linjen, vilket icke förut ingått i den långtidsplan som anföres i järnvägsstyrelsens skrivelse den 13 februari 1943. Utöver sträckan Lund—Landskrona—Billeberga, som nu skjutits emellan, har 1944 års riksdag fattat beslut om elektrifiering av västeråsbanan, varigenom de i den ursprungliga planen upptagna linjernas elektrifiering i motsvarande grad framflyttats. Dessa banor äro Varberg—Borås—Herrljunga—Vänersborg—Uddevalle, som nu i propositionen 108 föreslås, Borås—Alvesta, den snart färdiga Östersund—Storlien (som alltså stod långt ned på listan) samt Alvesta—Karlskrona och den därmed sammanhängande sträckan Emmaboda—Kalmar. Av dessa linjer bedömde järnvägsstyrelsen linjen Varberg—Herrljunga ur företagsekonomiska bedömningsgrunder vara den sträcka som borde ifrågakomma i första hand. Styrelsen för därefter vissa resonemang angående de drifttekniska synpunkterna, men nämner att dessa enbart icke gäve något klart utslag.

Efter att ha berört några militära synpunkter säger järnvägsstyrelsen enligt referatet i propositionen:

»I fråga om den elektriska bandriftens förmåga att tillgodose mera allmänna intressen kunde en elektrifiering av linjen Östersund—Storlien väntas medföra en betydelsefull förbättring av kommunikationerna. I detta hänseende vore endast linjen Alvesta—Karlskrona—Kalmar jämförlig. Även en elektrifiering av linjen Varberg—Herrljunga—Uddevalle måste dock tillmätas viss betydelse ur sistnämnda synpunkt, enär den skulle möjliggöra en smidig utjämning av trafiken mellan de tidigare elektrifierade bohus-, västkust- och västra stambanorna.»

Jag vill här särskilt understryka styrelsens uttalande att linjen Alvesta—Karlskrona—Kalmar ur dessa allmänna synpunkter måste anses fullt jämförlig med sträckan Östersund—Storlien, som nu snart är färdigelektificerad. Man kan alltså härav draga den slutsatsen att linjen Alvesta—Karlskrona—Kalmar ur allmänna synpunkter bör sättas främst.

När västeråsbanans elektrifiering beslöts av 1944 års riksdag uttalade riksdagen följande:

»Genom ett beslut om elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping skulle uppstå en ytterligare förskjutning av elektrifieringen av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla. Såsom av 1943 års riksdag framhållits, får det emellertid bestämt förväntas, att, så snart tidsförhållandena det medgiva, förslag framlägges om den elektriska driftens utsträckning jämväl till nämnda linjer.»

Utan att yrka på att de nu inskjutna linjerna Lund—Landskrona—Billeberga skola utgå, anser jag det vara riktigt och rättvist att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 108 gör motsvarande uttalande rörande linjerna Borås—Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar, som nu så länge stått i tur. Hos befolkningen inom de av dessa järnvägar berörda områdena hava förhoppningar väckts som nu tvenne gånger gäckats genom att nya elektrifieringsföretag mellankommit.

Sydöstra Sveriges trafikförhållanden äro sådana, att det icke kan anses rimligt att underlåta åtgärder av olika slag för att dessa förhållanden skola bringas till med landets övriga delar jämförlig nivå.

Jag får alltså hemställa,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 108 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.

Stockholm den 14 mars 1945.

*Axel Mannerskantz.*

---