

Nr 478.

Av herr **Mannerskantz m. fl.**, i anledning av *Kungl. Maj:ts proposition angående avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar.*

I proposition nr 177 föreslår Kungl. Maj:t, att riksdagen måtte medgiva att järnvägsstyrelsen bemyndigas träffa avtal om koordination mellan statens järnvägar och Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds järnvägar (TGOJ) enligt i propositionen närmare angivna riktlinjer.

Förslaget förutsätter bl. a. att TGOJ, som alltså icke åtminstone tills vidare skall förstatligas, snarast möjligt elektrifieras. I anledning härav må erinras om att redan i propositionen nr 103 till 1950 års riksdag angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet även planer på elektrifiering av denna enskilda bana berördes, bl. a. i följande uttalande av departementschefen: »Därest under nästa budgetår statens järnvägars elektrifieringsorganisation kommer att tagas i anspråk för elektrifiering av Trafik AB Grängesberg-Oxelösunds järnvägar, kan en förskjutning i tiden mellan de olika elektrifieringarna komma att inträda. Slutlig ståndpunkt till dessa frågor kan tagas först vid behandlingen av byggnadstillståndsärendena. Såvitt nu kan bedömas bör dock utgångspunkten vara, att någon nämnvärd utökning av elektrifieringsorganisationen icke bör komma till stånd under nästa budgetår. Med hänsyn till ovissheten om den framtida ekonomiska utvecklingen böra icke heller sådana dispositioner vidtagas, att en utvidgning av elektrifieringsarbetena utöver nuvarande nivå av omkring 10 miljoner kronor per år blir ofrånkomlig efter budgetåret 1950/51. Det är emellertid samtidigt önskvärt, att möjligheten hålles öppen att senare utvidga den till högst 20 miljoner kronor per år.»

Då en elektrifiering av TGOJ sålunda syntes kunna föranleda en förskjutning av SJ:s elektrifieringsprogram, väcktes i båda kamrarna motioner i syfte att förhindra sådana konsekvenser av den enskilda banans elektrifiering. Här må sålunda erinras om att i motionerna I: 392 och II: 490 starkt betonades angelägenheten av att redan då framhålla, hur vanskligt det vore att — såsom departementschefen ifrågasatte — tillåta en förskjutning i tiden mellan de olika elektrifieringarna genom att eventuellt ge företräde för elektrifieringen av Trafikaktiebolaget Grängesberg-Oxelösunds järnvägar. Elektrifieringen borde i ett sammanhang genomföras av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emaboda—Kalmar utan intrång av annan järnvägs elektrifiering.

Statsutskottet underströk i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 140 »angelägenheten av att elektrifieringsplanen i dess helhet genomföres i

snabbast möjliga takt. Härför tala icke minst de kommunikationstekniska och näringsekonomiska fördelar som därigenom stå att vinna. Jämväl för statens järnvägar såsom affärsföretag äro vinsterna uppenbara.» I anledning av den planerade elektrifieringen av TGOJ framhöll utskottet vidare bl. a.: »Rent principiellt anser sig emellertid utskottet böra ge uttryck åt den uppfattningen, att ett enskilt företags planer icke utan starkt tvingande skäl böra få verka fördröjande på det program för statsbanenätets fortsatta elektrifiering som nu framlagts. Härvidlag synes icke minst böra beaktas, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, att statens järnvägar gå förlustiga den rationaliseringsvinst som elektrifieringen medför, därest den ifrågavarande banans elektrifieringsarbeten givas företräde framför statsbaneföretagets egna arbeten... Utskottet förutsätter därför, att Kungl. Maj:t vid de fortsatta övervägandena i frågan ägnar de av utskottet ovan anförda synpunkterna tillbörlig uppmärksamhet, så att avsteg från den av järnvägsstyrelsen framlagda elektrifieringsplanen i görligaste mån kunna undvikas.»

Ehuru i den nu framlagda propositionen ingenting säges om några risker för att TGOJ:s elektrifiering skulle kunna ofördelaktigt återverka på SJ:s elektrifieringsprogram och nu närmast på färdigställandet av elektrifieringen av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, synes det angeläget, att riksdagen även i år i anledning av den nu framlagda propositionen understryker vikten av att allt göres för att förhindra sådana konsekvenser av en elektrifiering av TGOJ. Utöver de skäl, som i fjolårets motioner och statsutskottsutlåtande framhöllos för ett snabbt genomförande av SJ:s elektrifieringsprogram, bör här särskilt fästas uppmärksamheten på de icke obetydliga restriktioner i tågplanen, särskilt å ånglinjerna, som järnvägsstyrelsen nu måst genomföra. Detta visar med all tydlighet, hur önskvärt det hade varit, att elektrifieringsarbetet vid SJ icke, såsom nu skett, genom statsmakternas åtgöranden måst under de senaste åren bedrivas i en utomordentligt långsam takt. Att denna takt snarast möjligt bör ökas och i varje fall nu icke tillåtas ytterligare sjunka torde få anses uppenbart, liksom att därför också åtminstone de redan beslutade elektrifieringarna av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar utan intrång av annan järnvägslektrifiering nu i ett sammanhang böra fullbordas.

Under åberopande av vad här anförts hemställes,

att riksdagen vid behandlingen av proposition nr 177 måtte beträffande den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet uttala sig i enlighet med vad i motionen framförts.

Stockholm den 24 april 1951.

Axel Mannerskantz.

Gustaf Velander.

Arthur Heiding.