

## Nr 137.

Ankom till riksdagens kansli den 28 maj 1936 kl. 4 e. m.

*Utlåtande i anledning av väckta motioner angående fortsatt elektrifiering av statsbanorna.*

(4:e avd.)

I två likalydande motioner, väckta den ena, nr 182, inom första kammaren av herr *A. O. Frändén* m. fl. och den andra, nr 404, inom andra kammaren av herr *E. Hage* m. fl., har hemställts, att riksdagen måtte besluta att i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att Kungl. Maj:t ville, på sätt i motionerna antytts, låta verkställa och helst till 1937 års riksdag framlägga en grundlig och allsidig utredning om lämpligheten av en fortsatt elektrifiering av statsbanorna, syftande till införande av elektrisk drift å de hittills icke elektrifierade norrländska huvudlinjerna och eventuellt även bilinjerna.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena, nr 39, inom första kammaren av herr *G. Sanne* m. fl. och den andra, nr 128, inom andra kammaren av herr *O. Osberg* m. fl., hemställts, att riksdagen måtte besluta elektrifiera Bohusbanan å sträckan Göteborg—Dingle och till ändamålet anvisa för budgetåret 1936/1937 ett reservationsanslag av 8,500,000 kronor, samt i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla, att Kungl. Maj:t måtte hemställa till kungl. järnvägsstyrelsen att låta undersöka och kostnadsberäkna återstående delen av banan från Dingle till Strömstad för elektrifiering i så god tid, att förslaget kan föreläggas 1937 års riksdag.

Härjämte har i två likalydande motioner, väckta den ena, nr 64, inom första kammaren av herrar *Th. Nilsson* och *Sigfrid Hansson* och den andra, nr 208, inom andra kammaren av herr *G. Karlsson* i Munkedal m. fl., hemställts, att riksdagen måtte besluta elektrifiering av järnvägslinjen Göteborg—Strömstad och för arbetets påbörjande av lånemedel anvisa 5,000,000 kronor.

Slutligen har i en inom första kammaren av herr *C. Lindhagen* väckt motion, nr 9, hemställts bland annat, att riksdagen ville hos Kungl. Maj:t förordna Bohusbanans elektrifiering till en början åtminstone från Göteborg till Uddevalla.

Över ifrågavarande motioner hava utlåtanden i vederbörlig ordning avgivits av järnvägsstyrelsen, vilka utlåtanden finnas i tryck tillgängliga inom riksdagen.

*Utskottet.*

Enligt riksdagens redan fattade beslut skulle elektrifieringen av statsbanorna inom den närmaste tiden — eller närmare bestämt under sommaren 1937 — kunna beräknas vara genomförd beträffande samtliga söder om Ånge belägna statsbanelinjer med undantag av sträckorna Billesholms gruva —Landskrona, Göteborg—Strömstad, Kristinehamn—Östersund med bibanor, tvärbanorna till norra stambanan och den nyligen förstatligade linjen Gävle—Härnösand (förut Ostkustbanan). I fråga om banorna norr om Ånge har ej heller, fränsett Riksgränsbanan, elektrifiering utförts eller beslutats.

Den organisation med arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel, som tillkommit för dessa elektrifieringsarbeten, har efterhand uppnått en allt högre grad av effektivitet, och redan med hänsyn till frågan om denna organisations fortsatta bestånd måste under närmaste tiden tagas under övervägande, huruvida elektrifieringen skall utsträckas till andra linjer. Därest elektrifieringsarbetena befinnas böra avbrytas, ställes man inför nödvändigheten av denna organisations upplösning, något som självfallet ej kan ske utan rätt avsevärda och, i den mån elektrifieringsarbetena sedermera inom en nära framtid återupptagas, också delvis opåkallade avvecklingskostnader och andra olägenheter.

Rent företagsekonomiskt sett skulle visserligen, enligt järnvägsstyrelsens på preliminära beräkningar grundade uttalanden, den elektriska driftformens ytterligare utsträckning ställa sig mindre gynnsam. Vad exempelvis Bohusbanan beträffar har järnvägsstyrelsen förklarar sig förhindrad avgiva förslag om elektrifieringsarbetenas igångsättning ens till någon del av densamma, eller närmast sträckan Göteborg—Uddevalla, »så länge någon möjlighet finnes för styrelsen att nödtorftigt reda sig med bandelen i dess nuvarande utrustning». Enligt utskottets mening måste dock statens järnvägar alltjämt anses för hela landets samfärdselväsen vara av en sådan central betydelse, att ej dylika på kort sikt inriktade avkastningskrav böra få hålla tillbaka statsbanornas fortsatta tekniska utveckling. I detta avseende kan åberopas det livliga arbete på järnvägsnätens modernisering, som — till mötande främst av konkurrensen från nya trafikmedel — för närvarande pågår inom vissa främmande länder. Vad särskilt angår linjen Göteborg—Uddevalla må också erinras om de olägenheter med blandad ångdrift och elektrisk drift som måste bestå på Göteborgs centralstation, intill dess nyssnämnda linje elektrifierats.

Förutom den stora fördelen av att statsbanelinjerna genom elektrifieringen bliva tekniskt sett mera enhetligt och tidsenligt utrustade bör också för Sveriges del beaktas betydelsen av ett minskat beroende av utländskt lokomotivbränsle och i stället en motsvarande ökad användning av vår inhemska vattenkraft. Vid exempelvis en elektrifiering av linjen Ånge—Boden kunna de erforderliga stora kraftkvantiteterna erhållas från redan tillgänglig överskottskraft, överförd genom den nya stamlinjeledningen Porjus—Västerås.

Överhuvud måste den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet betraktas som ett viktigt led i vårt järnvägsväsens tekniska anpassning efter tidsutveck-

lingen med dess högt drivna krav på samfärdsmedlen. Utskottet anser detta spörsmål såväl drifttekniskt som också samhällsekonomiskt sett vara av den vikt att detsamma, i anslutning till de väckta motionerna, bör föranleda en framställning från riksdagen till Kungl. Maj:t om frågans utredning. Vid denna utredning måste dock självfallet mot ovan anförda synpunkter vägas elektrifieringsarbetenas användbarhet som arbetsobjekt, lämpliga att stå i beredskap i mån av ett inträdande ogynnsammare konjunkturläge.

Till sist finner utskottet anledning framhålla angelägenheten av att de i utredningen ingående avkastningsberäkningarna uppgöras med högsta möjliga grad av tillförlitlighet. Skola dessa beräkningar vara ägnade att läggas till grund för bedömningen av en fortsatt elektrifierings ekonomi måste uppenbarligen också vid desamma hänsyn tagas till den trafikökning med därav följande stegring av trafikinkomster, som brukar följa med övergången till elektrisk drift.

Under åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen i anledning av motionerna I: 9, 39, 64 och 182 samt II: 128, 208 och 404 må hos Kungl. Maj:t anhålla om utredning rörande en fortsatt elektrifiering av statens järnvägar.

Stockholm den 28 maj 1936.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Carlsson* i Gävle, *Johansson* i Fredrikslund, *Bergqvist*, *Nilsson* i Gränebo, *Svensson* i Kompersmåla, *Asplund*, *Walles*, *Bergström*, *Nilsson* i Fredriksfält, *Tham*, *Magnusson* och *Bäcklund*, samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Jansson*, *Strindlund*, *Jeppsson*, *Svensson* i Grönvik, *Ward*, *Holmdahl*, *Norling*, *Isacsson*, *Aronson*, *Olsson* i Staxäng och *Persson* i Tidaholm.

---