Nr 108.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet under budgetåret 1946/47; given Stockholms slott den 23 februari 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Fritiof Domö.

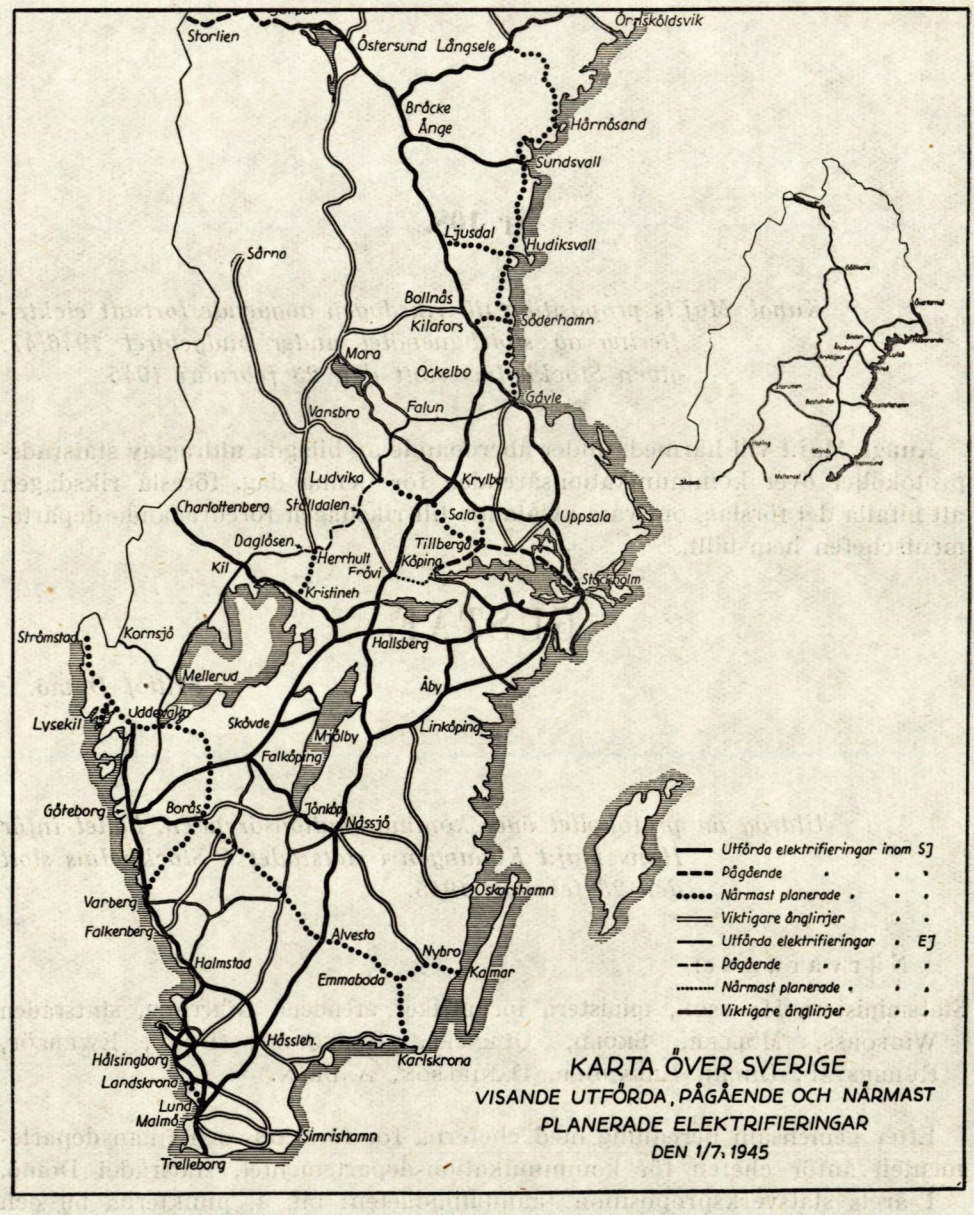
Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 23 februari 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med cheferna för försvars- och finansdepartementen anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Domö.

I årets statsverksproposition (kapitalbudgeten: bil. 4, punkterna 59 och 60) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till slutförande av den år 1943 påbörjade elektrifieringen av järnvägslinjen Östersund—Storlien samt till fortsättande av den år 1944 påbörjade elektrifieringen av linjen Stockholm—Tillberga—Köping för budgetåret 1945/46 anvisa investeringsanslag av 3 400 000 kronor, respektive 12 940 000 kronor. Vid bifall till dessa förslag skulle medelsbehovet för de av järnvägsstyrelsen för budgetåret 1945/46 planerade banelektrifieringsarbetena bliva täckt.



Vid framläggandet av ifrågavarande anslagsäskanden har förutsatts, dels att frågan om elektrifiering av den Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund tillhöriga bandelen Köping—Frövi komme att upptagas, sedan pågående förhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och bolaget blivit slutförda, dels ock att medel till vissa ytterligare elektrifieringsföretag kunde komma att beredas å allmän beredskapsstat för budgetåret 1945/46.

I skrivelse den 15 januari 1945 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag beträffande fortsatt elektrifiering av statsbanenätet under budgetåret 1946/47. Styrelsens framställning går ut på, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1945 års riksdag att fatta beslut i princip om elektrifiering jämväl av banlinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga.

Innan jag närmare redogör för järnvägsstyrelsens framställning, torde jag få erinra om följande.

I och med avslutandet av elektrifieringen av linjen Långsele—Boden år 1942 voro samtliga statens järnvägars huvudlinjer utrustade för elektrisk drift. Därjämte hava en del till dessa anslutna sidolinjer elektrifierats. Omfattningen av utförda och pågående elektrifieringsföretag vid statsjärnvägarna och de elektrifierade linjernas anslutning till järnvägsnätet i övrigt belyses av kartan å s. 2, å vilken även upptagits några banelektrifieringar, vilka under de senaste åren varit föremål för diskussion. En detaljkarta över Skånes järnvägar återfinnes å s. 10.

Den sammanlagda elektrifierade banlängden kommer efter avslutande av den nu pågående elektrifieringen av linjen Östersund—Storlien att uppgå till 4 659 kilometer. I vilken takt och omfattning banelektrifieringen vid statens järnvägar fortskridit, framgår av följande sammanställning.

Bandel	Km	Öppnad för elektrisk drift år
Kiruna—Riksgränsen	130	1915
Kiruna—Gällivare	100	1920
Gällivare—Svartön	204	1921—1922
Gällivare—Malmberget Gällivare—Koskullskulle	16	1923
Stockholm—Göteborg med sidolinjer till Södertälje och Liljeholmen	463	1926
Järna—Malmö—Trelleborg	584	1932—1933
Katrineholm—Åby	41	1932
Mjölby—Örebro—Krylbo	253	1932—1934
Falköping—Nässjö	113	1932
Malmö—Göteborg med sidolinjer till Hälsingborg och Mölle	357	1933—1937
Hässleholm—Veinge	72	1935
Stockholm—Ånge	485	1934—1936
Almedal—Borås (statsförvärv 1940)	67	1936
Södertälje—Eskilstuna med sidolinjer till Mariefred och Strängnäs	100	1936
Stålboga—Skebokvarn	23	1936
Laxå—Charlottenberg	206	1937
Örebro—Svartå	49	1937
Tomteboda—Värtan	6	1937—1939

Bandel	Km	Öppnad för elektrisk drift år
Skövde—Karlsborg	44	1937
Uppsala—Gävle	114	1937
Östersund—Bräcke	71	1939
Ånge—Bräcke—Långsele	162	1939
Olskroken—Uddevalla	87	1939
Långsele—Mellansel	91	1940
Mellansel—Vännäs	120	1941
Vännäs—Boden	287	1942
Gävle—Ockelbo	38	1942
Ånge—Sundsvall	95	1942
Hälsingborg—Hässleholm	77	1943
Hälsingborg—Eslöv	45	1944
Östersund—Järpen	79	$^{13}/_{2}$ 1945
Järpen—Storlien	83	$^{1}/_{10}$ 1945 (ber.)

Såsom bakgrund till järnvägsstyrelsens nu föreliggande framställning torde jag här även böra i korthet beröra vissa av statsmakterna åren 1941, 1943 och 1944 fattade beslut i elektrifieringsfrågor.

I anslutning till av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 29 januari 1941 gjord hemställan framlade Kungl. Maj:t i propositionen 1941: 95 förslag om elektrifiering av banorna Gävle—Ockelbo, Ånge—Sundsvall, Hälsingborg—Hässleholm och Hälsingborg—Eslöv, vilka förslag vunno riksdagens bifall (riksdagens skrivelse 1941: 171). Elektrifieringsarbetena voro avslutade vid utgången av år 1943.

För 1942 års riksdag framlades icke några förslag om nya banelektrifieringar.

I skrivelse den 13 februari 1943 hemställde järnvägsstyrelsen om anvisande av medel till elektrifiering av linjerna Östersund—Storlien och Uddevalla—Herrljunga—Varberg, därvid styrelsen redogjorde jämväl för vissa andra till utförande ifrågasatta elektrifieringsföretag. Inledningsvis meddelade styrelsen i sin berörda skrivelse, att de vid 1941 års riksdag beslutade banelektrifieringarna kunde beräknas bliva avslutade under senare hälften av år 1943 och att järnvägsstyrelsen i anledning därav ansett sig böra undersöka, huruvida ytterligare vissa bandelar lämpligen kunde och borde ifrågakomma till att elektrifieras i omedelbar följd därefter. De banor, som avsågos, voro dels linjerna Varberg—Borås—Herrljunga (127 km), Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga (90 km) och Borås—Alvesta (149 km), vilka ingått i det år 1941 ifrågasatta elektrifieringsprogrammet men vilka då ansetts icke böra medtagas såsom elektrifieringsföretag, dels ytterligare följande linjer, nämligen Östersund—Storlien (162 km) samt Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar (187 km).

I anslutning till den redogörelse styrelsen i nämnda sammanhang lämnade rörande de olika elektrifieringsföretagen framhöll styrelsen, att dessa vore

ekonomiskt icke blott försvarliga utan t. o. m. mycket fördelaktiga, därest det dåvarande prisläget kunde förutsättas bliva bestående. Om efter krigets slut prisläget återginge till förkrigsnivån, komme förhållandena däremot att ställa sig ofördelaktigare särskilt i fråga om de banlinjer, som elektrifierats under rådande höga prisförhållanden och i vilka på grund härav investerats ett förhållandevis stort kapital. I den mån elektrifieringen hunne fullföljas under det pågående kriget, vore densamma emellertid betydelsefull därigenom, att den verksamt befrämjade transportväsendets kapacitet och funktionsduglighet under krigs- och avspärrningstiden.

Järnvägsstyrelsen uttalade vidare, att styrelsen — i betraktande av de indirekta vinster och andra påtagliga fördelar, som den elektriska driften medförde, liksom av de synpunkter statsmakterna vid skilda tillfällen hävdat, då det gällt att taga ställning till frågan om en fortsatt elektrifiering — trots de osäkra framtidsutsikterna ansåge skäl tala för elektrifieringens fullföljande i en takt, som borde bestämmas å ena sidan av det statsfinansiella läget och tillgången på för arbetet erforderliga materialier, å andra sidan av det minimimått av arbeten, som erfordrades för att den dåvarande elektrifieringsorganisationen skulle kunna uppehållas, vilket framstode som en angelägen, även av statsmakterna framhållen och erkänd beredskapsåtgärd.

Med hänsyn till anförda omständigheter gällde det, framhöll styrelsen till slut, att göra ett urval mellan de särskilda elektrifieringsprojekten och taga ställning itll den ordningsföljd, i vilken dessa borde komma till utförande. Härvid kunde följande synpunkter anläggas på spörsmålet.

Anlades f ö r e t a g s e k o n o m i s k a b e d ö m n i n g s g r u n d e r, borde enligt de meddelade räntabilitetsuppgifterna linjen Varberg—Herrljunga ifrågakomma i första hand. Av d r i f t t e k n i s k a s k ä l kunde elektrifieringen emellertid icke lämpligen begränsas enbart till nämnda linje utan borde även omfatta dess fortsättning till Uddevalla, varvid elektrifieringsföretaget i dess helhet i räntabilitetshänseende tedde sig ungefär likvärdigt med Östersund—Storlien och Borås—Alvesta. Ett bedömande av ordningsföljden enbart ur ekonomisk synpunkt gåve sålunda intet klart utslag till förmån för någon av de undersökta linjerna.

Lades åter huvudvikten vid m i l i t ä r a s y n p u n k t e r, framstode linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Herrljunga—Uddevalla, och av den sistnämnda linjen sträckan från Borås och uppåt, såsom mest önskvärda.

Som a r b e t s u n d e r l a g f ö r e l e k t r i f i e r i n g s o r g a n i s a t i o n e n vore däremot de till landets sydliga delar förlagda elektrifieringarna och bland dessa — av nyss berörda skäl — linjen Varberg—Herrljunga—Uddevalla att föredraga.

I fråga om den elektriska bandriftens förmåga att tillgodose mera a l l m ä n n a i n t r e s s e n 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—Uddevalla 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.

Vid prövning av den ordning i vilken de undersökta elektrifieringarna borde komma till utförande fann järnvägsstyrelsen — i betraktande av samtliga nyss berörda förhållanden — att visst företräde borde givas linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Herrljunga—Uddevalla framför de övriga men att det vore förenat med svårigheter att avgöra ordningsföljden mellan dem. Då tidsläget krävde den största återhållsamhet beträffande nya kapitalinvesteringar och då även ett relativt snävt begränsat arbetsprogram gåve en i beredskapshänseende behövlig stabilisering åt elektrifieringsorganisationen, ansåg styrelsen för sin del naturligt, om det minst kapitalkrävande arbetsföretaget, nämligen Östersund—Storlien, beslutades. Ett förord för endast denna linje strede emellertid i viss mån mot de militära önskemålen, enligt vilka såväl Östersund—Storlien som Uddevalla—Herrljunga—Borås borde elektrifieras inom den närmaste tiden. Då dessa önskemål måste tillmätas avgörande betydelse, ansåg sig järnvägsstyrelsen, med bortseende i viss mån från de synpunkter som eljest tedde sig naturliga, böra föreslå elektrifiering både av linjen Östersund—Storlien och av linjen Uddevalla—Herrljunga—Varberg, varvid arbetet med hänsyn till tillgången på material och arbetskraft borde fördelas på åren 1944—46 och kostnaderna komme att belöpa sig på de fyra budgetåren 1943/44—1946/47.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställde styrelsen, att begynnelseanslag till elektrifiering av sistnämnda två linjer måtte anvisas för budgetåret 1943/44.

Med anledning av denna framställning avlät Kungl. Maj:t proposition (nr 195) till 1943 års riksdag, varvid emellertid föreslogs elektrifiering endast av linjen Östersund—Storlien. Som skäl för denna begränsning av elektrifieringsprogrammet anfördes bland annat, att det med hänsyn till kravet på återhållsamhet med nya kapitalinvesteringar finge anses naturligt att för det dåvarande begränsa arbetena till det minst kapitalkrävande av de båda företagen, nämligen Östersund—Storlien, samt att omfattningen av arbetena å nämnda sträcka ansåges innebära förutsättningar för att några år framåt bibehålla elektrifieringsorganisationen vid godtagbar effektivitet ur beredskapssynpunkt.

Av hänsyn till det hårt ansträngda finans- och arbetsmarknadsläget ävensom den av avspärrningen framtvingade nödvändigheten av en den strängaste hushållning med landets tillgångar på koppar och annan för elektrifieringsarbetena erforderlig råmateriel fann även riksdagen (skrivelse nr 270), att ett beslut om fortsatt elektrifiering för det dåvarande borde begränsas till sträckan Östersund—Storlien. Härtill borde dock, framhöll riksdagen, knytas en bestämd förväntan att. så snart tidsförhållandena det medgåve, förslag framlades om elektrifieringarnas utsträckning även till de av järnvägsstyrelsen i detta avseende förordade järnvägslinjerna Uddevalla—Herrljunga—Borås—Varberg.

I skrivelse den 30 mars 1944 upptog järnvägsstyrelsen till behandling den av förslaget om statsförvärv av aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag aktualiserade frågan om elektrifiering av linjen

Stockholm—Västerås—Köping. Styrelsen framhöll därvid, att den år 1943 beslutade elektrifieringen av linjen Östersund—Storlien befunnits utgöra ett alltför knappt arbetsunderlag för att i förening med andra elektrifieringsorganisationen åvilande fortlöpande arbeten möjliggöra dennas bibehållande vid en ur beredskapssynpunkt godtagbar effektivitet. På grund härav hade järnvägsstyrelsen ansett sig böra underställa Kungl. Maj:ts prövning frågan, huruvida icke elektrifieringsprogrammet lämpligen borde utvidgas. Enligt uttalande av 1943 års riksdag borde i så fall linjen Uddevalla—Herrljunga—Varberg ifrågakomma i första hand. Under förutsättning att staten komme att förvärva aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag och därmed i realiteten bleve ägare även av detta bolags järnvägslinjer, borde emellertid den tidigare angivna ordningsföljden undergå viss ändring. Linjen Stockholm—Tillberga—Köping måste nämligen med hänsyn till arten och omfattningen av den där framförda trafiken erhålla ett bestämt företräde framför linjen Uddevalla—Herrljunga—Varberg.

Styrelsen fann — efter en redogörelse för resultatet av verkställda undersökningar rörande storleken av den kapitalinsats, som kunde beräknas erforderlig för elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping, och den motsebara förräntningen av denna investering — att en elektrifiering av Västeråsbanans huvudlinje även ur företagsekonomisk synpunkt framstode såsom icke obetydligt fördelaktigare än en elektrifiering av övriga hittills undersökta linjer. Styrelsen hemställde därför, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta elektrifiering jämväl av linjen Stockholm—Tillberga—Köping och att anvisa för budgetåret 1944/45 erforderliga medel för detta ändamål.

Av Kungl. Maj:t i enlighet härmed framlagd proposition (1944: 279) i ärendet bifölls av riksdagen (skrivelse 1944: 407). Riksdagen uttalade därvid bland annat 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.»

I sin nu förevarande framställning har *järnvägsstyrelsen* anfört, att pågående elektrifieringsarbeten å linjerna Östersund—Storlien och Stockholm—Tillberga—Köping enligt de ursprungligen uppgjorda planerna vore avsedda att bedrivas i sådan takt, att linjen Östersund—Storlien kunde öppnas för elektrisk drift omkring den 1 mars 1946 och linjen Stockholm—Tillberga—Köping den 1 januari 1947, varvid arbetsunderlaget beräknats bliva tillräckligt för att fram till sistnämnda tidpunkt hålla samlad den specialutbildade och därför värdefulla arbetarstam, som nu sysselsattes inom statens järnvägars elektrifieringsorganisation, och i detta hänseende tillgodose de militära minimikraven på personalberedskapen.

Sedan nyssnämnda arbetsplaner upprättades, hade emellertid, fortsätter

styrelsen, landets kolförsörjning av kända skäl undergått en ytterligare försämring. Av denna anledning hade styrelsen ansett sig böra undersöka möjligheterna att påskynda nu pågående elektrifieringsarbeten. Dessa undersökningar hade bland annat givit vid handen, att Östersundslinjen utan någon ur kostnadssynpunkt olämplig stegring av arbetstakten syntes kunna färdigställas för elektrisk drift redan omkring den 1 oktober 1945 (mot som tidigare beräknats omkring den 1 mars 1946) och sträckan Stockholm—Tillberga—Köping någon gång under andra halvåret 1946 (i stället för den 1 januari 1947). En övergång till elektrisk drift borde sålunda i båda fallen kunna ske omkring ett halvt år tidigare än som ursprungligen avsetts. Då bränsleförbrukningen på den förstnämnda linjen för närvarande utgjorde eller motsvarade omkring 10 000 ton kol per år och på Västeråsbanans berörda linje ungefär 21 000 ton, skulle på detta sätt kunna inbesparas omkring 15 000 ton kol, vilket förhållande särskilt i nuvarande ansträngda bränslesituation finge anses vara av betydelse. Vad särskilt den sistnämnda linjen anginge, hade ett påskyndande av elektrifieringsarbetet synts angeläget även av den anledningen, att dess trafik, sedan staten i realiteten övertagit densamma och för trafikanterna gynnsammare taxor börjat tillämpas, stigit i så oväntat hög grad, att det befunnits svårt att på ett tillfredställande sätt avveckla den med nuvarande driftform. Då det dessutom visat sig, att tillgången på vissa för elektrifieringen betydelsefulla råvaror av försörjningsviktig art icke skulle lägga hinder i vägen för arbetenas påskyndande, hade styrelsen funnit sig föranlåten att omlägga arbetsplanerna på sådant sätt, att tidpunkterna för elektrifieringsarbetenas färdigställande skulle komma att sammanfalla med dem, vilka framkommit genom den nyssnämnda undersökningen.

Den sålunda genomförda snabbare arbetstakten, varigenom de pågående elektrifieringarna väntades bliva slutförda ungefär ett halvt år tidigare, medförde emellertid, anför styrelsen vidare, att elektrifieringsarbetet under år 1946 komme att bliva av mindre omfattning än förut beräknats, detta även för det fall, att de i styrelsens petitaskrivelse den 16 september 1944 (jfr 1945 års statsverksproposition, kapitalbudgeten: bil. 4, punkten 60) omnämnda förhandlingarna med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund rörande elektrifiering av den detta bolag tillhörande bandelen Köping—Frövi skulle leda till positivt resultat och det härmed förknippade arbetet skulle komma att tillföras statens järnvägars elektrifieringsorganisation. Elektrifieringen av sträckan Köping—Frövi vore nämligen icke tillräcklig för att kompensera det arbetsunderlag, som under senare delen av år 1946 bortfölle därigenom, att de nu beslutade arbetena påskyndades. Med hänsyn härtill hade järnvägsstyrelsen ansett sig böra undersöka möjligheten att redan i mitten av år 1946 tillföra elektrifieringsorganisationen nya arbetsuppgifter. Såsom följd av det tidigare färdigställandet av hittills beslutade elektrifieringsarbeten skulle eljest arbetskvantiteten komma att nedgå så avsevärt, att det bleve svårt att bibehålla organisationen ens i den omfattning, som betingades av beredskapsskäl.

De banlinjer, som enligt järnvägsstyrelsens mening i första hand borde ifrågakomma till att elektrifieras, vore linjerna Varberg—Borås—Herrljunga —Uddevalla samt Lund—Landskrona med Landskrona—Billeberga. Anslag till nämnda företag hava uppförts å allmän beredskapsstat III för budgetåret 1944/45 (se propositionen 1944: 281, punkten 13 samt riksdagens skrivelse nr 1944: 454, punkten 24).

Vad först angår linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla, erinrar järnvägsstyrelsen, att styrelsen redan år 1943 föreslagit dess elektrifiering, ehuru linjen icke kommit att innefattas i statsmakternas samma år fattade beslut. Riksdagen hade vidare såväl år 1943 som år 1944 uttalat en bestämd förväntan om den elektriska driftens utsträckande jämväl till linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla, så snart tidsförhållandena det medgåve.

Även andra skäl än de nu berörda talade emellertid, fortsätter styrelsen, för att ifrågavarande banlinjer borde sättas främst, om och när det gällde att tillföra elektrifieringsorganisationen ytterligare arbetsuppgifter. Sålunda kunde bl. a. nämnas, att ånglokstationen i Borås för närvarande befunne sig i ett mycket otillfredsställande skick och i händelse av fortsatt ångdrift måste förses med utrymmen och sanitetsanordningar för en personalstyrka av icke mindre än 120 man. I avvaktan på berörda banlinjers elektrifiering hade härmed tills vidare fått anstå, men att längre undanskjuta dessa angelägna arbeten vore enligt styrelsens mening knappast försvarligt eller ens möjligt.

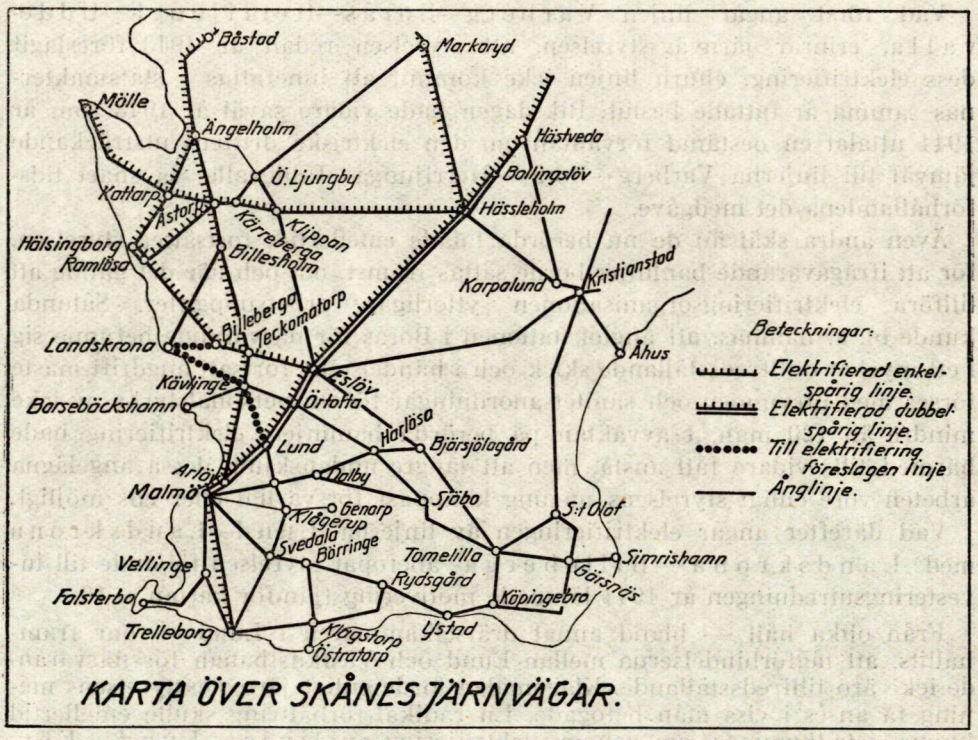
Vad därefter angår elektrifieringen av linjerna Lund—Landskrona med Landskrona—Billeberga åberopar styrelsen följande till investeringsutredningen år 1944 lämnade motivering (jämför kartan s. 10).

Från olika håll — bland annat drätselkammaren i Lund — har framhållits, att tågförbindelserna mellan Lund och Västkustbanan för närvarande icke äro tillfredsställande. Klagomålen torde enligt järnvägsstyrelsens mening få anses i viss mån befogade. En radikal förbättring skulle emellertid kunna åstadkommas, om genom elektrifiering av linjen Lund—Kävlinge snälltågen och vissa persontåg kunde framföras över sträckan Malmö—Lund—Kävlinge i stället för över sträckan Malmö—Lomma—Kävlinge, vilket skulle medföra blott obetydligt ökade driftkostnader och en högst ringa tidsförlängning, enär vägförlängningen uppgår till blott 3,5 km. Genom en sådan driftomläggning skulle dessutom en eljest snart nog nödvändig dubbelspårsanläggning å linjen Arlöv—Kävlinge—Teckomatorp kunna uppskjutas åtskilliga år framåt. Dubbelspåret Malmö—Lund kan nämligen upptaga en avsevärt större trafik än den nuvarande.

Vidare är i detta sammanhang att nämna, att från representanter för Landskrona stad vid flera tillfällen — bland annat motionsvis och i en riksdagsinterpellation — framförts önskemål om en elektrifiering av bandelen Landskrona—Billeberga.

Landskrona stad är förbunden med Västkustbanan genom tre ångdrivna sträckor, nämligen Landskrona—Billesholm, Landskrona—Billeberga (bilinje till linjen Hälsingborg—Eslöv) samt Landskrona—Kävlinge. De nuvarande tågförbindelserna kunna icke anses fylla de anspråk, som med hänsyn till stadens storlek kunna ställas på dem. En planerad förbättring, baserad på motorvagnsdrift på sträckan Landskrona—Billeberga, har till följd av kriget icke kunnat genomföras. En elektrifiering skulle emeller-

tid ställa sig än förmånligare, då densamma skulle komma såväl personsom godstrafiken till godo och dessutom i viss omfattning möjliggöra framförande av direkta vagnar till Landskrona. Att denna linje ej elektrifierats i samband med elektrifieringen av linjen Hälsingborg—Billeberga—Eslöv hade sin grund i att ånglok ändock i ganska stor omfattning måste vara bundna vid Landskrona med hänsyn till de båda andra där anslutande ångdrivna linjerna.



Då nu en elektrifiering av linjen Lund—Kävlinge av förenämnda anledning synes motiverad, inträder ett i viss mån ändrat förhållande. Av driftmässiga skäl bör nämligen denna elektrifiering utsträckas från Kävlinge till Landskrona. Därmed skulle en så stor del av den till denna stad knutna ångdriften bortfalla, att hinder icke längre föreligger för en elektrifiering även av linjen Billeberga—Landskrona. Landskrona skulle i så fall erhålla helt elektrifierade förbindelser såväl med Eslöv som med Lund med ty åtföljande goda anslutningsmöjligheter till både Västkustbanan och södra stambanan.

Styrelsen har i detta sammanhang vidare erinrat om följande uttalande av min företrädare i ämbetet i ett den 15 mars 1944 i riksdagens första kammare (prot. nr 10, s. 14) avgivet interpellationssvar angående elektrifiering av järnvägen Billeberga—Landskrona.

Anledning finnes att antaga, att förslag om elektrifiering såväl av linjen Lund—Kävlinge—Landskrona som av linjen Landskrona—Billeberga inom överskådlig tid skall kunna föreläggas riksdagen. Tidpunkten kan emellertid icke närmare angivas, då denna fråga, som det i första hand tillkommer järnvägsstyrelsen att bedöma, är beroende av företagets angelägenhetsgrad ur skilda synpunkter i förhållande till andra elektrifieringsprojekt. Ett fler-

tal elektrifieringsföretag, däribland detta, är för närvarande under övervägande inom investeringsutredningen, som har i uppdrag att verkställa ett urval av statliga investeringsobjekt, lämpliga att utföras vid en eventuell arbetsmarknadskris.

Under hänvisning till det anförda och med förmälan att en elektrifiering av Landskronalinjerna dels krävde ett jämförelsevis litet kapital, dels kunde väntas medföra en minst lika god förräntning som den föreslagna elektrifieringen av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla, har styrelsen funnit vägande skäl tala för att ett nytt beslut i elektrifieringsfrågan bör avse icke blott sistnämnda linjer utan även linjerna Lund—Landskrona—Billeberga.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att redogöra för de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för de nu till elektrifiering ifrågasatta bansträckorna.

Beträffande tillförseln av elektrisk energi meddelar styrelsen, att båda linjekomplexen kunde förses med elektrisk energi från redan befintliga omformarstationer, vilka för detta ändamål blott krävde vissa utvidgningar och kompletteringar i avseende på maskineffekten. Några nya stationer behövde sålunda ej anordnas.

Kostnaderna för de erforderliga kraftöverföringsanläggningarna hava vid nuvarande prisnivå beräknats till följande belopp.

Bandel	Komplettering av omformarstationer med maskiner	Kontaktledningar m. m.	Högspänningsledningar för belysning	Summa
	1 000-tal kronor			
Varberg—Uddevalla	810	7 190	790	8 790
Lund—Landskrona—Billeberga	200	1 685	195	2 080
Summa	**1 010**	**8 875**	**985**	**10 870**

Liksom vid tidigare utförda elektrifieringar måste även för de här ifrågavarande räknas med vissa kostnader för ändringar av belysningsanordningarna på bangårdar, svagströmsledningar samt bana, broar och signalanordningar. De härför emotsebara utgifterna beräknar järnvägsstyrelsen till följande belopp.

Bandel	Belysningsledningar	Statens järnvägars svagströmsledningar	Bana, broar, m. m.	Summa
	1 000-tal kronor			
Varberg—Uddevalla	350	2 250	5 250	7 850
Lund—Landskrona—Billeberga	65	420	1 340	1 825
Summa	**415**	**2 670**	**6 590**	**9 675**

För ändring av telegrafverkets ledningar äro härtill att lägga följande kostnader i 1 000-tal kronor, nämligen för

Varberg—Uddevalla	2 300
Lund—Landskrona—Billeberga	210
Summa	2 510

Vid beräkning av antalet elektrolok har förutsatts i huvudsak samma trafikstorlek och tågplan som år 1938. Kostnaderna för de under sådana förhållanden erforderliga loken ävensom för sedvanliga anordningar för elektrisk tåguppvärmning hava beräknats till följande belopp.

Bandel	Lok	Tåg-uppvärmning m. m.	Summa
	1 000-tal kronor		
Varberg—Uddevalla	8 400	690	9 090
Lund—Landskrona—Billeberga	1 840	75	1 915
Summa	**10 240**	**765**	**11 005**

De totala anläggningskostnaderna beräknas sålunda vid nuvarande prisförhållanden till följande belopp.

Bandel	Över-förings-anläggningar	Belysnings-ledningar, banarbeten m. m.	Telegraf-verkets ledningar	Lok m. m.	Summa
	1 000-tal kronor				
Varberg—Uddevalla	8 790	7 850	2 300	9 090	28 030
Lund—Landskrona—Billeberga	2 080	1 825	210	1 915	6 030
Summa	**10 870**	**9 675**	**2 510**	**11 005**	**34 060**

I anslutning till sammanställningen framhåller järnvägsstyrelsen, att de angivna kapitalbeloppen till viss del avsåge även sådana arbeten — exempelvis för förbättring av banornas spåröverbyggnad — som under alla förhållanden, d. v. s. även vid bibehållen ångdrift, måste komma till utförande, ehuru i så fall senare och möjligen i något mindre omfattning, och som sålunda endast av praktiska skäl ansetts böra verkställas redan i samband med elektrifieringsarbetet i övrigt. I händelse banorna ifråga icke skulle bliva elektrifierade måste deras behov av dragkraft vidare tillgodoses genom anskaffning framdeles av ånglok. En övergång till elektrisk drift minskade alltså i sin mån även behovet att återanskaffa ånglok. Med hänsyn tagen till dessa förhållanden syntes det egentliga elektrifieringskapitalet, d. v. s. det kapital som borde ställas mot och jämföras med den genom elektrifieringen vunna resultatförbättringen, kunna beräknas till följande belopp i 1 000-tal kronor, nämligen för

Varberg—Uddevalla	19 200
Lund—Landskrona—Billeberga	4 850
Summa	24 050.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till att redogöra för de förändringar i driftförhållanden och driftutgifter, som en elektrifiering av nu ifrågavarande banlinjer kan beräknas medföra. Styrelsen har härvid räknat med ungefär samma tågplan och trafikomfattning som år 1938. Under denna förutsättning har följande sammanställning upprättats.

Bandel	Antal tågkm 1 000-tal	Minskning i			Energiförrbukning milj. kWh
		antal personal	kolförbrukning ton	brännoljor ton	
Varberg—Uddevalla	1 625	45	13 200	[1] 430	13·8
Lund—Landskrona—Billeberga	300	9	4 400	—	3·4
Summa	**1 925**	**54**	**17 600**	**[1] 430**	17·2

Med ledning av dessa uppgifter beräknas elektrifieringen vid ett kolpris av 50 kronor per ton samt vid nu gällande löne- och prisförhållanden i övrigt medföra följande minskning av driftkostnaderna.

Bandel	Personalkostnader	Kostnader för drivmedel	Lokunderhåll m. m.	Summa
	1 000-tal kronor			
Varberg—Uddevalla	223	810	143	1 176
Lund—Landskrona—Billeberga	47	243	36	326
Summa	**270**	**1 053**	**179**	**1 502**

Häremot äro att ställa följande med den elektriska driften tillkommande kostnader.

Bandel	Elektrisk energi	Underhåll samt avskrivning på överföringsanläggningen	Summa
	1 000-tal kronor		
Varberg—Uddevalla	257	211	468
Lund—Landskrona—Billeberga	83	51	134
Summa	**340**	**262**	**602**

Skillnaden mellan de bortfallande och tillkommande driftkostnaderna, d. v. s. den genom en elektrifiering möjliggjorda minskningen i drift-

[1] Dessutom 35 000 l. lättbentyl.

utgifterna, framgår av följande sammanställning, som även upptager de beräknade egentliga elektrifieringskostnaderna samt den beräkningsbara förräntningen, allt under förutsättning av i huvudsak nu rådande prisförhållanden.

Bandel	Egentlig elektrifieringskostnad	Minskning i utgifter	Besparing i % av den egentliga elektrifieringskostnaden
	1000-tal kronor		
Varberg—Borås—Uddevalla	19 200	708	3·7
Lund—Landskrona—Billeberga	4 850	192	4·0
Summa	**24 050**	**900**	3·7

Sammanfattningsvis anför järnvägsstyrelsen, att elektrifieringen av ifrågavarande banlinjer kunde beräknas kräva en kapitalinvestering av i runt tal 34 miljoner kronor, varav den egentliga elektrifieringskostnaden uppginge till i runt tal 24 miljoner kronor. I förhållande till sistnämnda kapitalbelopp utgjorde den beräkningsbara besparingen i driftkostnader vid här antagna prisförhållanden för Boråslinjerna 3,7 procent och för Landskronalinjerna 4,0 procent. Till jämförelse kunde nämnas, att motsvarande procenttal för de senast beslutade linjerna utgjorde:

	Procent
Stockholm—Tillberga—Köping	5·8
Östersund—Storlien	3·4

Företagsekonomiskt sett tedde sig alltså den vid 1944 års riksdag beslutade elektrifieringen av Västeråsbanans huvudlinje till Köping avgjort fördelaktigare än de elektrifieringsföretag, om vilka nu vore fråga. Dessa kunde däremot ur denna synpunkt väl mäta sig med den närmast därförut beslutade elektrifieringen av linjen Östersund—Storlien.

För bedömande av den inverkan, som de nu närmast ifrågasatta elektrifieringarna skulle få på försörjningen med vissa viktigare råvaror, främst koppar och bly, meddelar styrelsen till slut följande uppgifter rörande det beräknade behovet av dessa materialier ävensom av järn, därvid endast de kvantiteter av angivna slag, som erfordrades för själva ledningsanläggningen, och alltså icke vad som kunde bliva erforderligt för rälsutbyten och lok (vilka sistnämnda kvantiteter bruka redovisas i annat sammanhang) medtagits.

Bandel	Kvantiteter i ton av		
	järn	koppar	bly
Varberg—Borås—Uddevalla	3 620	910	504
Lund—Landskrona—Billeberga	740	190	96
Summa	**4 360**	**1 100**	**600**

Vid bifall till här angivna förslag beräknar styrelsen elektrifieringsorganisationens behov av arbetsunderlag vara tillgodosett för ytterligare två år. Härom anför styrelsen närmare följande.

Därest elektrifieringsorganisationen i följd med de densamma nu åvilande arbetsuppgifterna tillföres nya sådana i en omfattning, som innebär elektrifiering av ytterligare (217 + 43) 260 bankilometer, skulle dess behov av arbetsunderlag vid det reducerade arbetstempo, som tillämpades före den nu beslutade ökningen av detsamma, vara tillgodosett för ytterligare två år framåt, d. v. s., om de redan beslutade elektrifieringarna befinnas kunna slutföras ungefär ett halvt år tidigare än som från början varit avsett och de nya elektrifieringsarbetena alltså kunna taga sin början under andra halvåret 1946, fram till slutet av år 1948. Skulle det av vissa skäl, exempelvis en ytterligare försämring av landets bränsleförsörjning eller på grund av förhållandena på arbetsmarknaden, visa sig angeläget att bedriva elektrifieringarna i ett ännu något snabbare tempo än som under de senare åren skett, föreligger givetvis ur statens järnvägars synpunkt intet hinder härför. Erinras må i detta sammanhang om, att å allmän beredskapsstat III för innevarande budgetår finnas uppförda anslag för elektrifiering av såväl linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla (12 miljoner kronor) som linjerna Lund—Landskrona—Billeberga (6 miljoner kronor) och att enligt av investeringsutredningen upprättat preliminärt förslag till investeringsreserv för budgetåret 1945/46 är avsett att å en beredskapsstat för detta budgetår jämväl upptaga ett begynnelseanslag av 2,5 miljoner kronor för elektrifiering av linjen Tillberga—Ludvika.

Ehuru elektrifieringen av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga — såvitt icke ett mera avsevärt försämrat läge på arbetsmarknaden komme att föranleda en utvidgning av elektrifieringsprogrammet — icke vore avsedd att igångsättas förrän under andra halvåret 1946, ansåge järnvägsstyrelsen ett beslut rörande nämnda linjers elektrifiering icke kunna anstå till 1946 års riksdag. Då man för närvarande, och sannolikt även för avsevärd tid framåt, hade att räkna med mycket långa leveranstider, skulle ett uppskjutande av avgörandet i principfrågan till 1946 års riksdag medföra stora olägenheter och omöjliggöra ett igångsättande av de nu ifrågasatta elektrifieringsföretagen vid nyss angivna tidpunkt. Denna olägenhet skulle kunna undvikas, därest beslut om den fortsatta elektrifieringen fattades redan vid 1945 års riksdag, eftersom styrelsen i så fall omedelbart därefter kunde igångsätta förberedelserna för de nya arbetena i form av beställningar av härför erforderliga materialier och dylikt. Några medel för ändamålet ansåge styrelsen icke behöva anvisas för budgetåret 1945/46. I den mån kostnader exempelvis för förskottslikvider uppkomme redan före ingången av budgetåret 1946/47, syntes dessa icke komma att röra sig om större belopp, än att desamma utan svårighet borde kunna av styrelsen förskotteras med tillgängliga rörelsemedel.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, som i ärendet samrått med chefen för försvarsstaben, att Kungl. Maj:t måtte föreslå 1945 års riksdag att, med uppskjutande till budgetåret 1946/47 av den för ändamålet erforderliga medelsanvisningen, besluta om elektrifiering

jämväl av banlinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund —Landskrona—Billeberga.

Statens industrikommission har den 24 januari 1945 — med överlämnande av ett från statens bränslekommission inhämtat yttrande — avgivit utlåtande i ärendet och därvid anfört i huvudsak följande.

Järnvägsstyrelsen har angivit behovet för den ifrågasatta elektrifieringen av järn, koppar och bly — med undantag för vad som kan bliva erforderligt för rälsutbyten och lok — till följande kvantiteter:

järn	4 360	ton
koppar	1 100	»
bly	600	»

Enligt uppgift från telegrafstyrelsen erfordras för förstärkning och omläggning av telefon- och telegrafledningar med anledning av den planerade elektrifieringen 70 ton koppar och 200 ton bly. Sammanlagt erfordras alltså 1 170 ton koppar och 800 ton bly.

De 4 360 ton järn, som erfordras för elektrifieringen, torde — såvitt nu kan bedömas — kunna ställas till förfogande.

Vad de erforderliga kvantiterna koppar och bly beträffar, har under hand inhämtats, att desamma behöva disponeras av järnvägsstyrelsen, respektive telegrafstyrelsen vid följande tidpunkter.

Erfordras år	Koppar			Bly		
	Statens järnvägar	Telegrafverket	Summa	Statens järnvägar	Telegrafverket	Summa
1946	440	70	510	550	200	750
1947	490	—	490	50	—	50
1948	170	—	170	—	—	—
Summa	**1 100**	**70**	**1 170**	**600**	**200**	**800**

Med hänsyn till de nuvarande ovissa utsikterna för landets försörjning med koppar och bly under de närmaste åren är det icke möjligt för kommissionen att nu avgöra, huruvida de angivna kvantiteterna koppar och bly i sin helhet kunna ställas till förfogande. Kommissionen kan endast med viss säkerhet överblicka läget för år 1946, och de kvantiteter, som behöva uttagas under nämnda år — 510 ton koppar och 750 ton bly — kunna troligen ställas till förfogande, dock endast under förutsättning att försörjningsläget icke försämras utöver vad nu kan förutses. För tiden efter 1946 anser sig kommissionen för närvarande icke kunna göra något uttalande.

Av det förenämnda, från *statens bränslekommission* inhämtade yttrandet framgår i huvudsak följande.

De båda bansträckorna Östersund—Storlien och Stockholm—Tillberga—Köping skulle enligt järnvägsstyrelsens planer färdigställas ett halvt år tidigare än förut varit tänkt. Härigenom skulle uppstå en bränslebesparing (i stenkol och/eller ved) motsvarande högst omkring 14 000 ton kol, varav ca 4 000 ton under bränsleåret 1945—46 och högst ca 10 000 ton under bränsleåret 1946—47. Denna bränslebesparing är ur bränslekommissionens synpunkt värdefull.

En elektrifiering av bansträckorna Varberg—Borås—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga beräknar järnvägsstyrelsen medföra en bränslebesparing motsvarande ca 18 000 ton kol om året. Kopparåtgången har uppgivits vara 1 100 ton. Kvalificeringssiffran 16,5 kg kolbesparing om året per använt kg koppar är låg, även om man beaktar, att kolbesparingen vid järnvägselektrifiering brukar vara avsevärt lägre än vid mången annan elektrifiering. Det torde emellertid böra vara andra överväganden än med avseende på kopparåtgången i förhållande till bränslebesparing, som bli avgörande vid bedömandet av frågan, huruvida den planerade elektrifieringen av dessa bansträckor bör genomföras.

Slutligen har *telegrafstyrelsen* den 6 februari 1945 avgivit utlåtande i ärendet i vad avser telegrafverkets anläggningar vid de berörda järnvägslinjerna. Styrelsen har därvid förklarat sig icke hava något att erinra mot järnvägsstyrelsens framställning under vissa i utlåtandet angivna förutsättningar, vilka i allmänhet äro av beskaffenhet att böra i hittills vanlig ordning beaktas i samband med avgörande av frågan om blivande koncession för de avsedda ledningsanläggningarna.

Styrelsen har vidare framhållit, att det visat sig nödvändigt att vid en elektrifiering av delsträckan Herrljunga—Uddevalla låta utföra en rikskabel mellan Gudhem och Uddevalla såsom ersättning för flertalet av de på sträckan Herrljunga—Uddevalla befintliga blankledningarna, ävensom för rikskabeln Trollhättan—Uddevalla, vilken på sträckan Väne Ryr—Uddevalla vore utförd som luftkabel på stolpar utmed järnvägslinjen Uddevalla—Vänersborg. Kostnaden för denna nya rikskabel beräknades till omkring 3 000 000 kronor. Vid utförande av ifrågavarande kabel borde emellertid med hänsyn dels till ledningsbehovet, dels till att det av transmissionstekniska skäl vore önskvärt att utbygga en sträcka mellan två överdragsstationer i fortlöpande sammanhang, även en kabel Uddevalla—Grebbestad medtagas. Hela kabelanläggningen Gudhem—Grebbestad, inklusive vissa erforderliga grenkablar, beräknades draga en kostnad av cirka 6 500 000 kronor. Genom kabelanläggningen komme kostnaden för undanflyttning av blankledningarna å delsträckan Herrljunga—Uddevalla att minskas från cirka 1 000 000 kronor till cirka 500 000 kronor. Den stora kostnaden för kabelanläggningen, jämförd med vad en ren blankledningsutflyttning skulle kosta, berodde dels på att kabeln måste dimensioneras med stort antal ledningar för att tillgodose framtida behov, dels på att kabeln omfattade en betydligt längre sträcka än själva utflyttningssträckan.

Av telegrafstyrelsens utlåtande framgår att, utöver de mängder koppar och bly, som enligt industrikommissionens sammanställning erfordras för telegrafverkets undanflyttningsarbeten, tillkomma vissa för nyssnämnda rikskabel Gudhem—Grebbestad behövliga mängder, nämligen 580 ton koppar och 1 090 ton bly. Elektrifieringsföretagets genomförande förutsätter sålunda dels att medel för utförande av denna rikskabel beviljas för budgetåret 1946/47, dels att nämnda metallkvantiteter då kunna ställas till telegrafverkets förfogande.

Kostnaden för ändring av telegrafverkets ledningar vid banlinjen Lund—

Landskrona—Billeberga beräknar telegrafstyrelsen till 330 000 kronor eller 120 000 kronor mera än som upptagits i järnvägsstyrelsens förevarande skrivelse.

Departementschefen. Vid anmälan av järnvägsstyrelsens år 1943 framlagda förslag om elektrifiering av linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla utgick min företrädare i ämbetet från att, även om elektrifieringsarbetena begränsades till enbart linjen Östersund—Storlien, förutsättningar skulle kunna föreligga för att några år framåt bibehålla statens järnvägars elektrifieringsorganisation vid godtagbar effektivitet ur beredskapssynpunkt. Vid sådant förhållande och med beaktande såväl av kravet på återhållsamhet i fråga om nya kapitalinvesteringar som av rådande knapphet på material och arbetskraft förordade departementschefen, med avvikelse från järnvägsstyrelsens förslag, att elektrifieringsarbetena skulle — bortsett från fullföljande av pågående, numera färdigställda elektrifieringsföretag i Skåne — tills vidare begränsas till linjen Östersund—Storlien, vilken beräknades kunna öppnas för elektrisk drift i mitten av år 1946 (propositionen 1943: 195).

Efter framställning av järnvägsstyrelsen upptogs frågan om bestämmande av den takt, i vilken elektrifieringsarbetena vid statens järnvägar borde bedrivas, ånyo till prövning år 1944. Anledningen härtill var, att det visat sig vara förenat med svårigheter att med enbart det år 1943 beslutade elektrifieringsföretaget utnyttja den till ett minimum reducerade elektrifieringsorganisationen. Av skäl, som utvecklats i propositionen 1944: 279, ansåg sig min företrädare i ämbetet böra biträda järnvägsstyrelsens förslag om en komplettering av elektrifieringsprogrammet samt förordade, att anslag beviljades för att möjliggöra påbörjande av elektrifiering av linjen Stockholm —Tillberga—Köping. Sistnämnda företag beräknades kunna bedrivas på sådant sätt, att linjen kunde öppnas för elektrisk drift vid årsskiftet 1946/47.

Sedan arbetsplanerna för de beslutade banelektrifieringarna upprättats, har situationen på bränslemarknaden undergått en stark försämring, särskilt i vad avser försörjningen med fossilt bränsle. Vidare har, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, trafiken på Västeråsbanan efter den i samband med statsförvärvet vidtagna taxesänkningen ökats i så hög grad, att svårigheter uppstått att tillfredsställande avveckla densamma med nuvarande driftform. Med anledning härav har styrelsen föranstaltat om påskyndande av ifrågavarande elektrifieringsarbeten, så att dessa numera kunna beräknas bliva färdigställda ett halvt år tidigare än enligt de ursprungliga arbetsplanerna eller alltså i fråga om linjen Östersund—Storlien omkring den 1 oktober 1945 och beträffande linjen Stockholm—Tillberga—Köping under andra halvåret 1946. Därest elektrifieringarna kunna genomföras enligt sistnämnda program, skulle enligt bränslekommissionens beräkningar kunna uppstå en bränslebesparing motsvarande omkring 14 000 ton kol, varav 4 000 ton under bränsleåret 1945/46 och 10 000 ton under bränsleåret 1946/47. Denna besparing har kommissionen funnit vara värdefull.

Enligt min mening är det lämpligt, att de nu pågående elektrifieringsarbe-

tena bedrivas i den av järnvägsstyrelsen föreslagna snabbare arbetstakten. Fullföljes denna takt, uppkommer emellertid fråga, huruvida och i vilken omfattning nya arbetsuppgifter böra tillföras statens järnvägars elektrifieringsorganisation från och med mitten av år 1946 för att möjliggöra att bibehålla organisationen vid tillfredsställande omfattning. Med hänsyn till försvarsberedskapen synes det icke tillrådligt att inom den närmaste framtiden vidtaga sådan begränsning av elektrifieringsorganisationen, att dess funktionsduglighet äventyras. Bränsleförsörjningssynpunkter tala också i sin mån för ett fortsättande av elektrifieringsarbetena. Spörsmålet är emellertid icke att bedöma enbart ur försvarsberedskaps- och bränsleförsörjningssynpunkt. På grund av den rutin och effektivitet, som elektrifieringsorganisationen med dess arbetsledning och arbetarstam under de gångna åren förvärvat, måste det även ur organisatorisk och arbetsteknisk synpunkt innebära påtagliga fördelar, om nya företag kunna i viss utsträckning igångsättas i anslutning till färdigställda sådana. Självfallet är emellertid, att varje fråga om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet måste skärskådas främst ur statsfinansiella och företagsekonomiska synpunkter.

Järnvägsstyrelsen har för sin del, efter samråd med chefen för försvarsstaben, uttalat sig för att en komplettering av elektrifieringsprogrammet bör ske omkring mitten av år 1946. Principbeslut härom bör enligt styrelsens mening fattas redan av 1945 års riksdag för att giva styrelsen tillfälle att omedelbart igångsätta förberedelser för de nya arbetena genom materialbeställningar m. m. Styrelsen — som utgått från att arbetet med en eventuell elektrifiering av sträckan Köping—Frövi icke är tillräcklig för att kompensera det arbetsunderlag, vilket under senare delen av år 1946 bortfaller genom de redan beslutade arbetenas påskyndande — har till elektrifiering närmast efter nu under arbete varande sträckor föreslagit linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla samt Lund—Landskrona—Billeberga.

Elektrifieringskostnaderna hava av styrelsen beräknats till i runda tal 28 miljoner kronor för linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla samt 6 miljoner kronor för linjen Lund—Landskrona—Billeberga. I dessa belopp ingå emellertid kostnader å sammanlagt omkring 10 miljoner kronor, vilka hänföra sig till höjning av banornas tekniska standard samt till anskaffningar, som även vid bibehållen ångdrift skulle bliva erforderliga. Den egentliga elektrifieringskostnaden skulle följaktligen uppgå till i runt tal 24 miljoner kronor. Härtill komma vissa kostnader för telegrafverket. Enligt vad jag under hand inhämtat från telegrafstyrelsen, ingår emellertid den föreslagna nya rikskabeln Gudhem—Trollhättan—Grebbestad i styrelsens arbetsprogram för budgetåret 1946/47, och anslag härför lärer komma att äskas i vanlig ordning av 1946 års riksdag.

Av den av järnvägsstyrelsen verkställda utredningen framgår, att de till igångsättande ifrågasatta företagen ur förräntningssynpunkt äro i det närmaste jämförliga med den vid 1943 års riksdag beslutade elektrifieringen av linjen Östersund—Storlien, varemot den år 1944 beslutade elektrifieringen av Västeråsbanans huvudlinje till Köping i sådant hänseende ställer sig fördelaktigare.

En fullständig elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga beräknas medföra en bränslebesparing motsvarande omkring 18 000 ton kol om året. En besparing av nämnda storlek torde få anses betydelsefull i ett läge jämförligt med det nu rådande. Den kan emellertid utvinnas endast etappvis, allteftersom olika delsträckor öppnas för elektrisk drift, vilket återigen är beroende av den takt i vilken elektrifieringen kommer att bedrivas. Till sistnämnda fråga torde ståndpunkt icke kunna tagas förrän i samband med prövningen av medelsbehovet för budgetåret 1946/47.

Vad materialförsörjningen angår, synes behovet av metaller för järnvägselektrifieringen kunna tillgodoses åtminstone under år 1946.

Med hänsyn till vad jag här framhållit finner jag skäl föreligga för att i omedelbar anslutning till nu pågående arbeten fortsätta statsbanenätets elektrifiering med linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla samt Lund—Landskrona—Billeberga såsom arbetsobjekt. Beträffande förstnämnda linje har riksdagen uttalat förväntningar om elektrifiering snarast möjligt. Linjen Lund—Landskrona—Billeberga torde utgöra ett ur arbetssynpunkt värdefullt komplement till förstnämnda företag, vartill kommer att elektrifieringen av Landskronalinjerna dels kräver en jämförelsevis liten kapitalinvestering, dels kan väntas medföra jämförelsevis god förräntning.

Vad angår anslagsbehovet för elektrifieringsarbetena har järnvägsstyrelsen utgått från att medel icke skulle behöva anvisas för budgetåret 1945/46 utan att anslag skulle komma att äskas först av 1946 års riksdag. I den mån kostnader uppkomma före ingången av budgetåret 1946/47, avser styrelsen att täcka dessa av tillgängliga rörelsemedel. Häremot har jag intet att erinra.

Vid den framtida prövningen av medelsbehovet till förevarande arbeten lärer få tagas under närmare övervägande, i vilken takt arbetena med hänsyn till arbetsmarknads- och materialläget samt föreliggande omständigheter i övrigt lämpligen böra bedrivas.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen besluta,

att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

A. C. F. von Krusenstierna.

Stockholm 1945. Kungl. Boktryckeriet P. A. Norstedt & Söner.
450477