

Nr 103.

Ankom till riksdagens kansli den 27 april 1945 kl. 3 em.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet under budgetåret 1946/47 jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 108 har Kungl. Maj:t, under återopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 23 februari 1945, föreslagit 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.

I samband härmed har utskottet till behandling förehåft dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr O. E. Mattsson m. fl. (I: 313) och den andra inom andra kammaren av herr E. V. Staxäng (II: 487), i vilka hemställts, att riksdagen måtte besluta, att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga och Uddevalla—Strömstad samt Smedberg—Lysekil skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar;

dels ock en inom första kammaren av herr A. Mannerskantz väckt motion (I: 312), vari hemställts, att riksdagen 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.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden, får utskottet hänvisa till motionerna I: 312 och 313.

Anslag till de i förevarande proposition nämnda företagen hava uppförts å allmän beredskapsstat III för budgetåret 1944/45 med 12 000 000 respektive 6 000 000 kronor.

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 elektrifieringen av banlinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga. Denna elektrifiering 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

Vid bifall till styrelsens förslag beräknar styrelsen elektrifieringsorganisationens behov av arbetsunderlag vara tillgodosett för ytterligare två år.

Statens industrikommission och telegrafstyrelsen hava avgivit utlåtanden i ärendet.

Departementschefen har anfört följande.

Vid anmälan av järnvägsstyrelsens år 1943 framförda 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 avvikelser 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 föranställt om påskyndande av ifrågakvarande elektrifieringsarbeten, så att dessa numera kunna beräknas bli 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 bränslebe-

sparing 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 elektrifieringsarbetena bedrivs 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 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 bli 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—Grebbe stad i styrelsens arbetsprogram för budgetåret 1946/47, och anslag härför lär komma att äskas i vanlig ordning av 1946 års riksdag.

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 utvinna endast etappvis, allt eftersom olika delsträckor öppnas för elektrisk drift, vilket återigen är beroende av den takt i vilken elektrifieringen kommer att bedrivs. 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 järnvägs-elektrifieringen 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 statsbanenäts 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.

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.

Rörande längden å vissa banor, som kunna betraktas som mer eller mindre aktuella elektrifieringsobjekt, har utskottet från järnvägsstyrelsen mottagit följande uppgifter:

	Längd i bankm.	Summa längd i bankm.
<i>SJ-linjer</i>		
Varberg—Borås	84	
Borås—Herrljunga	43	
Herrljunga—Uddevalla	90	217
Lund—Landskrona—Billeberga	43	43
Uddevalla—Strömstad	92	
Smedberg—Lysekil	34	126
Tillberga—Ludvika	112	
Tillberga—Sala	28	140
Borås—Alvesta	149	
Alvesta—Karlskrona	131	
Emmaboda—Kalmar	56	336
Gävle—Härnösand	301	
Härnösand—Långsele	115	
Ljusdal—Hudiksvall	61	
Kilafors—Söderhamn	33	510
Kristinehamn—Herrhult	44	44
Halmstad—Nässjö	196	
Jönköpings hamn —Vaggeryd	35	231
Summa		1 647

Härtill kommer den Trafikförvaltningen Grängesberg—Oxelösunds järnvägar tillhöriga bandelen Köping—Frövi med en längd av 46 bankm.

Utskottet.

I den mån elektrisk drift införts på statsbanorna har detta inneburit en betydande utökning av deras kapacitet. Nyttan härav har påtagligt framträtt under de gångna årens för landet vanskliga avspärningsläge. Rådande brist på koppar och annan materiel liksom för övrigt också den av krigsförhållandena framkallade knappheten på arbetskraft har emellertid nödvändiggjort

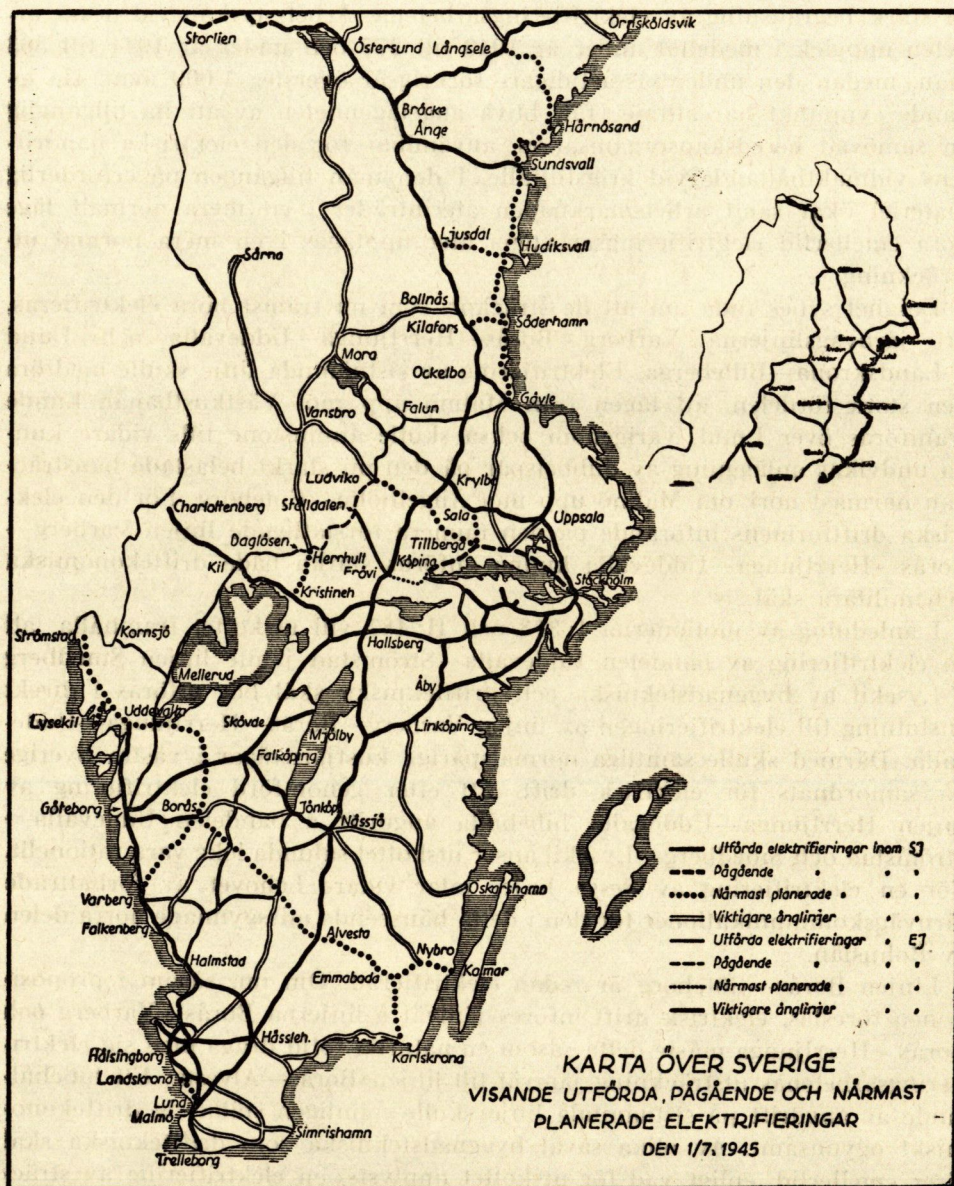
en stark begränsning av elektrifieringsarbetena. Arbetsstyrkan vid dessa arbeten uppgick i medeltal under år 1943 till 277 och under år 1944 till 363 man, medan den under vissa tidigare förkrigsår översteg 1 000 man. En ledande synpunkt har alltmör fått bliva angelägenheten av att ha tillgänglig en samövad beredskapsorganisation, användbar för den elektriska bandriftens vidmakthållande vid krigstillfälle. I den mån tillgången på erforderlig materiel ökar samt arbetsmarknaden återinträder i ett mera normalt läge böra emellertid elektrifieringsarbetena åter upptagas i en mera normal utsträckning.

Enighet synes råda om att de sträckor, som nu främst böra elektrifieras, äro järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga. Elektrifiering av sistnämnda linje skulle medföra den stora fördelen, att tågen från Malmö upp mot Västkustbanan kunde framföras över Lund, varigenom också skulle åtminstone tills vidare kunna undvikas anläggning av dubbelspår på den nu starkt belastade bansträckan närmast norr om Malmö upp mot Ängelholm—Göteborg. För den elektriska driftformens införande på den numera förstatligade linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla kunna anföras starka både driftekonomiska och militära skäl.

I anledning av motionerna I: 313 och II: 487 vill utskottet framhålla, att en elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad jämte linjen Smedberg—Lysekil av byggnadstekniska och drifttekniska skäl bör utföras i direkt anslutning till elektrifieringen av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla. Därmed skulle samtliga normalspåriga kustjärnvägar i västra Sverige ha samordnats för elektrisk drift. Att efter genomförd elektrifiering av linjen Herrljunga—Uddevalla bibehålla ångdrift å bandelen Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil anser utskottet sålunda icke vara rationellt. För en elektrifiering av dessa linjer talar vidare behovet av förbättrade järnvägskommunikationer för den i detta hänseende missgynnade norra delen av Bohuslän.

Linjen Borås—Göteborg är redan elektrifierad. Om nu, såsom i propositionen föreslås, elektrisk drift införes jämväl å linjerna Borås—Varberg och Borås—Herrljunga måste detta såsom en naturlig följd draga med sig elektrifieringsarbetenas utsträckning jämväl till linjen Borås—Alvesta. Ett bibehållande av ångdrift på sistnämnda linje skulle nämligen ställa sig driftekonomiskt ogynnsamt. Av olika såväl byggnadstekniska som drifttekniska skäl lär emellertid, enligt vad för utskottet upplysts, en elektrifiering av sträckan Borås—Alvesta nödvändiggöra ett övervägande huruvida ej de därmed delvis sammanlöpande, till statsinlösen nu föreslagna Halmstad—Nässjö järnvägar även böra omläggas till elektrisk drift.

I fråga om järnvägsgeografiskt läge och transportuppgifter hava linjerna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar redan tidigare av järnvägsstyrelsen likställt med de till Borås anslutande banlinjerna, vartill kommer Karlskronalinjens alldeles särskilt stora militära betydelse. I anslutning till den väckta motionen I: 312 vill utskottet därför ånyo uttala en förväntan



att, så snart tidsförhållandena det medgiva, förslag måtte framläggas om den elektriska driftens utsträckning till ifrågavarande nyligen förststatligade sydsvenska bansträckor.

Vad sålunda anförts innebär, att utskottet ansluter sig till departementschefens i överensstämmelse med järnvägsstyrelsens förslag framförda uppfattning att de arbeten som nu närmast skola påbörjas äro elektrifieringarna av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalle och Lund—Landskrona

—Billeberga. Vad angår övriga här ovan av utskottet angivna elektrifieringsföretag anser sig utskottet hava grundad anledning förvänta, att deras genomförande ej skall behöva innebära ett uppskov under alltför lång tid med motsvarande arbetens genomförande å de övriga linjer, vilkas elektrifiering redan av järnvägsstyrelsen planerats.

Med åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

a) att riksdagen må, med bifall till förevarande proposition, besluta, att elektrifiering av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skall påbörjas efter fullbordande av nu pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar;

b) att motionerna I: 313 och II: 487 må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört;

c) att motionen I: 312 må anses besvarad med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 27 april 1945.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Lindström, Gränebo, Sven Larsson, Bernhard Nilsson, Bäckström, Karl Andersson, Mannerskantz, Heiding, Gustaf Karlsson, Gustaf Iwar Anderson* och *Näsström*; samt

från andra kammaren: herrar *Eriksson* i Stockholm, *Danielsson, Pettersson* i Dahl, *Staxäng, Viklund, Holmström, Lindholm*, fru *Alvén*, herrar *Åkerström, Hoppe, Petterson* i Degerfors och *Johansson* i Mysinge.
