

## Nr 175.

*Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående anslag till anordnande av telefonkabel å bandelen Köping—Frövi m. m.; given Stockholms slott den 8 mars 1946.*

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

GUSTAF.

*Torsten Nilsson.*

---

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 8 mars 1946.*

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, QUENSEL, GJÖRES, ERLANDER, DANIELSON, VOUGT, MYRDAL, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson.

I skrivelse den 4 mars 1946 har järnvägsstyrelsen hemställt om anvisande för nästa budgetår av dels 1 100 000 kronor för anordnande av en telefonkabel å enskilda järnvägen Köping—Frövi i samband med bandelens elektrifiering och dels 500 000 kronor för en i anledning av elektrifieringen erforderlig utvidgning av omformarstationen i Frövi.

*Bihang till riksdagens protokoll 1946. 1 saml. Nr 175.*

Innan jag ingår på styrelsens framställning torde jag få erinra om följande.

I sitt den 24 februari 1944 avgivna, i propositionen nr 186 till 1944 års riksdag i huvudsak återgivna utlåtande angående förvärv av aktierna i Stockholm—Västerås—Bergslagens Nya Järnvägsaktiebolag uttalade järnvägsstyrelsen bland annat, att en elektrifiering av järnvägslinjen Stockholm—Tillberga—Köping syntes naturlig sedan statsförvärvet skett, och att styrelsen därför redan igångsatt undersökningar rörande förutsättningarna för en sådan åtgärd. Vidare framhöll styrelsen, att därest en dylik elektrifiering skulle visa sig ekonomiskt genomförbar, det vore styrelsens avsikt att söka träffa överenskommelse med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund om elektrifiering jämväl av den sagda bolag tillhöriga linjen Köping—Frövi för att på detta sätt kunna uppnå en naturlig förbindelse med förut elektrifierade linjer och skapa en genomgående, modernt utrustad transportled mellan huvudorterna norr om Mälaren. — Efter av styrelsen framlagd utredning i ärendet och av Kungl. Maj:t i anslutning härtill i proposition nr 279 framställt förslag fattade 1944 års riksdag sedermera beslut om elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping.

I sin framställning den 16 september 1944 angående anslag för budgetåret 1945/46 meddelade styrelsen i samband med sin hemställan om fortsättningsanslag för sistnämnda elektrifiering, att förhandlingar i frågan om elektrifiering av linjen Köping—Frövi fortskridit så långt, att en uppgörelse, enligt vilken statens järnvägars åtagande torde komma att medföra en kostnad av omkring 1 700 000 kronor, syntes sannolik, men att förhandlingarna ännu ej vore avslutade, varför styrelsen icke för det dåvarande ansåge sig böra hemställa om några medel för ändamålet.

I sin skrivelse av den 4 mars 1946 har *järnvägsstyrelsen* meddelat, att förhandlingarna mellan styrelsen och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund numera lett till att bolaget förklarat sig villigt att träffa en uppgörelse, enligt vilken det för själva elektrifieringen behövliga anläggningskapitalet skulle tillhandahållas av den enskilda banan och järnvägsstyrelsens åtaganden i vad gällde kapitalbehovet skulle avse den under alla omständigheter behövliga telefonkabeln på sträckan Köping—Frövi samt utvidgning av omformarstationen i Frövi. Ett på grundval härav utarbetat förslag till avtal rörande elektrifieringsarbetet innebure, att järnvägsstyrelsen i egenskap av entreprenör åtog sig att utföra anläggningen enligt de normer, som tillämpades för statens järnvägars egna elektrifieringar och till ett pris motsvarande självkostnaderna, i vilka jämväl inräknats styrelsens utgifter för arbetets administration. Den enskilda banan skulle å sin sida kostnadsfritt upplåta erforderlig mark och behövliga utrymmen för telefonkabelanläggningen, och statens järnvägars äganderätt till densamma skulle skyddas genom servitutsintekning i den enskilda banans egendom. Energileveransen till banan, underhållet av de fasta elektriska anläggningarna samt lok- och tågtjänsten avsåges reglerade genom särskilda avtal i vanlig ordning.

Sättet för reglering av berörda ekonomiska mellanhavanden syntes, fram-

håller styrelsen, därmed ha nått en fullt tillfredsställande lösning. Statens järnvägar skulle kunna tillgodogöra sig de trafikmässiga och drifttekniska fördelar för statsbanedriften, som ifrågavarande elektrifiering kunde väntas medföra. Dessa fördelar hade styrelsen tidigare haft anledning framhålla bland annat i en till chefen för kommunikationsdepartementet med skrivelse den 3 januari 1946 överlämnad promemoria.

Rörande betydelsen ur *trafikmässig synpunkt* av att ifrågavarande elektrifiering genomföres snarast möjligt hade i promemorian bland annat framhållits följande.

Trafikunderlaget för järnvägssträckan Köping—Frövi har under senare år undergått en icke oväsentlig utveckling. I Enköping har nyuppsatts ett pansarregemente. Storindustrierna i Västerås ha under krigsåren ökat i omfattning, vilket ock är fallet i närbelägna industricentra, såsom Hallstahammar, Surahammar, Köping, Arboga m. fl. Från samtliga dessa platser liksom också från ett flertal andra ha befolkningens och industriens representanter vid upprepade tillfällen framhållit vikten av att kommunikationerna förbättras icke blott i riktning mot Stockholm utan också väster ut samt med Sydsverige. Järnvägsstyrelsens initiativ att upptaga till behandling frågan om en snar elektrifiering av sträckan Köping—Frövi har hälsats med stor tillfredsställelse. Självfallet måste därför ett uppskjutande av detta företag väcka en ogynnsam kritik, vilken framstår alltmär berättigad i den mån man gör klart för sig de rent transporttekniska fördelar, som den föreslagna elektrifieringen erbjuder.

Så länge ångdriften bibehålles på sträckan Köping—Frövi måste lokbyten ske i såväl Köping som Frövi. På dessa båda platser måste man då dessutom övergå mellan olika värmesystem i persontågen, i vissa fall också i godstågen. Dessa åtgärder medföra längre uppehåll på ifrågavarande stationer än vad trafikutbytet kräver, varigenom en icke oväsentlig förlängning av restiden uppstår. Man kan icke heller räkna med att på sträckan Köping—Frövi skulle insättas det antal ånglok, som vore erforderligt för att på ett tillfredsställande sätt tillgodose transportbehovet på denna sträcka efter Västeråsbanans elektrifiering. Införes elektrodrift, erhålles däremot möjlighet att ordna snabba och täta tågförbindelser hela vägen Stockholm—Enköping—Västerås—Köping—Arboga—Örebro samt mellan dessa orter inbördes. Vidare kunna anslutningarna till och från tågen i Hallsberg förbättras och därigenom önskvärda, betydligt snabbare tåglägenheter åstadkommas till södra och västra Sverige och omvänt. Som exempel på vad som kan vinnas må nämnas, att restiden mellan Västerås och Hallsberg över Köping och Frövi (131 km) för närvarande uppgår till drygt 3½ timmar, medan restiden med snälltåg på den 2 km längre, elektrifierade sträckan Stockholm—Katrineholm utgör knappa 2 timmar. Det kan i detta sammanhang nämnas, att järnvägsstyrelsen gått i författning om anskaffande av särskilt snabba elektriska motorvagnståg, vilka äro avsedda att levereras under år 1947. I de uppgjorda planerna för användningen av dessa tåg ingår även, att snabbturer skulle ordnas runt Mälaren över Örebro och Hallsberg. Genom ett sådant arrangemang skulle högst avsevärt förbättrade förbindelser ernås bland annat med huvudstaden och mellan alla berörda städer och orter inbördes.

Också för godstrafiken skulle en elektrifiering av sträckan Köping—Frövi få stor betydelse. Redan de nu nödvändiga lokbytena i Frövi ha hindrat en rationell samordning av godstrafiken. Befordringstiderna ha härigenom blivit långa. Elimineras lokbytena genom elektrifiering och utnyttjas även i övrigt elektrodriftens möjligheter, kunna vagnar, som den ena dagen lastas i Västerås, Köping eller Arboga, redan påföljande morgon ställas till mottagarens förfo-

gande i t. ex. Nässjö, Jönköping, Göteborg eller Borås, d. v. s. ungefärligen ett dygn tidigare än nu är fallet. Genom enhetlig driftform vinnes också den avsevärda fördelen, att tåg med samma vikt (900 ton) skulle kunna framföras såväl på ömse sidor om som mellan Köping och Frövi. De nämnda orterna skulle då icke heller behöva fungera såsom övergångs- eller rangeringsstationer.

Beträffande de *driftstekniska* förhållandena anförde styrelsen:

Den del av Västeråsbanan, som omfattar sträckan Tillberga—Köping, erhåller efter elektrifieringen enkelsidig energimatning så länge sträckan Köping—Frövi ännu ej inrättats för elektrodrift. Denna omständighet innebär onekligen för driftsäkerheten en nackdel, vilken framstår så mycket olägligare, som sträckan Tillberga—Köping i trafikavseende icke är av sekundär betydelse. Erforderlig reserv för omformarstationen i Tillberga skulle emellertid erhållas genom den ifrågasatta elektrifieringen, vilken likaledes skulle skapa behövlig reserv för omformarstationen i Frövi.

Slutligen framhåller styrelsen, att elektrifieringen av sträckan Köping—Frövi inginge i arbetsplanen för de pågående och väntade elektrifieringarna. Material för densamma hade i stor utsträckning anskaffats, och personaldispositionerna hade anpassats med hänsyn till att detta arbete skulle komma till stånd. Uppskötes detsamma, uppstode alltså rubbningar i arbetsprogrammet med menliga följder för sysselsättningen av elektrifieringsorganisationen.

Departements-  
chefen.

I samband med att beslut fattades om elektrifiering av banan Stockholm—Tillberga—Köping förutsattes, att förhandlingar skulle upptagas med ägaren av banan Köping—Frövi om elektrifiering av denna bana. Genom en dylik elektrifiering skulle en naturlig förbindelse med förut elektrifierade linjer erhållas och en genomgående, modernt utrustad transportled mellan huvudorterna norr om Mälaren skapas. Av järnvägsstyrelsens i det föregående omnämnda promemoria framgår, att de trafikmässiga och drifttekniska fördelarna av banans elektrifiering äro mycket betydande. Det är sålunda ett allmänt intresse, att elektrifieringen kommer till stånd.

Förhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund, vilket bolag är ägare av banan Köping—Frövi, ha lett till ett preliminärt avtal, enligt vilket järnvägsstyrelsen skulle för den enskilda banans räkning och på dess bekostnad utföra elektrifieringsanläggningen. I samband därmed skulle emellertid styrelsen för statens järnvägar låta anordna en telefonkabel mellan Köping och Frövi, vilket arbete anses nödvändigt, oberoende av om banan elektrifieras eller ej, för förbindelserna mellan statens järnvägars elektrifierade linjer på ömse sidor om banan Köping—Frövi. En elektrifiering av banan medför vidare behov av utvidgning av omformarstationen i Frövi, vilket arbete skulle ankomma på järnvägsstyrelsen att utföra och bekosta. Kostnaderna för telefonkabeln och arbetena å omformarstationen äro beräknade till 1 100 000 kronor respektive 500 000 kronor. Jag har icke något att erinra mot att telefonkabeln anordnas och omformarstationen utvidgas. De härför erforderliga anslagen böra anvisas för nästa budgetår.

Jag hemställer, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1946/47 anvisa

*dels till Telefonkabel å bandelen Köping—Frövi ett investeringsanslag av ..... kronor 1 100 000;*  
*dels ock till Utvidgning av omformarstationen i Frövi ett investeringsanslag av ..... kronor 500 000.*

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

Ur protokollet:

*Fredric Hawerman.*

---