

Nr 490.

Av herr **Norén m. fl.**, i anledning av Kungl. Maj:ts proposition, nr 103, angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet m. m.

I proposition nr 103 har Kungl. Maj:t begärt bemyndigande att nu besluta om elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, för vilket ändamål något särskilt anslag för nästa budgetår icke erfordras. 5,9 miljoner kronor finnas nämligen disponibla på äldre anslag, och detta belopp motsvarar ungefär de för detta budgetår beräknade kostnaderna för arbetet. Elektrifieringsinvesteringarna böra budgetåret 1951/1952 kunna hållas vid ungefär nuvarande nivå — 10 miljoner kronor — med möjlighet att öka till högst 20 miljoner.

Järnvägsstyrelsens elektrifieringsprogram i övrigt, i vilket ingå — utom andra järnvägar — linjerna Söderhamn—Sundsvall—Härnösand—Långsele och Ljusdal—Hudiksvall, skulle kvarstå på beredskapsstat. Om SJ:s elektrifieringsorganisation kommer att tagas i anspråk för att elektrifiera trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, kan förskjutning i tiden mellan de olika elektrifieringarna inträda, men dessa frågor kunna slutgiltigt avgöras först då byggnadstillstånden behandlas.

Järnvägslinjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors utgöra del av ett komplex järnvägar bestående av linjerna Gävle—Härnösand (ostkustbanan), med dess fortsättning Härnösand—Långsele samt linjerna Söderhamn—Kilafors och Hudiksvall—Ljusdal. (Kilafors och Ljusdal äro belägna vid stambanan Stockholm—Ånge, medan Långsele ligger å stambanan Ånge—Boden.) De fyra järnvägslinjerna, nedan benämnda ostkustbanan med bibanor, äro så sammanbundna med varandra, att de från ekonomiska synpunkter och för ett rationellt utnyttjande böra i elektrifieringshänseende betraktas såsom en enhet. Desamma böra sålunda i ett sammanhang och utan tidsavbrott elektrifieras, varvid arbetet med elektrifieringen av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors först igångsättes.

För att bedöma vikten av att ostkustbanan med bibanor i sin helhet med görligaste första och utan avbrott bliva elektrifierade bör beaktas följande.

Den elektriska kraftförsörjningen i södra och mellersta Sverige bygger i övervägande grad på den vattenkraft, som utvinnes i Norrlands älvar och vattendrag.

Vikten av den export, som härrör från Norrlands skogar, kan för landet i sin helhet icke överskattas. Utan denna hade levnadsstandarden i riket

varit lägre, och ej heller hade de sociala välfärdsanordningarna i den utsträckning, som nu skett, kunnat genomföras.

En *snar* elektrifiering av ostkustbanan med bibanor är ett viktigt villkor för att komma Norrlands befolkning till hjälp och bereda densamma högre levnadsstandard och bättre existensvillkor, i samma mån som industrien och produktionen därigenom får ett kraftigt handtag för sin utveckling till båtнад och gagn för land och folk.

Järnvägssträckan utefter kusten från Gävle till Härnösand och därifrån längs Ångermanälven till Långsele genomlöper — utom städerna Söderhamn, Hudiksvall, Sundsvall, Härnösand, Kramfors och Sollefteå samt köpingarna Skön och Timrå — synnerligen folkrika trakter, därav vissa tillhöra landets mest folktäta landsbygdsområden. Därtill kommer, att utefter denna järnvägssträcka är belägen huvudparten av den för landet så betydelsefulla trävaruindustrien. För denna ha förbättrade och snabbare järnvägsförbindelser blivit alltmera livsviktiga. Tidigare, då densamma nöjde sig med att tillverka endast halvfabrikat, var sjöförbindelsen kanske det mest betydelsefulla kommunikationsmedlet. Allt mer och mer har emellertid industrien inriktat sig på en vidare bearbetning och förbättring av träprodukterna. Genom att vetenskapen tagits i tjänst i väl utrustade laboratorier har skogen genom nya metoder och rön på ett helt annat sätt än tidigare av industrien kunnat fullständigt utnyttjas och en mängd produkter av olika slag utvinnas, samtidigt som även mycket små, tidigare obrukbara dimensioner av skogen komma till nytta. Utvecklingen på detta område går synnerligen snabbt. Den ändrade produktionsinriktningen har medfört ett undan för undan alltmera stegradt behov för industrien att kontinuerligt under hela året ha tillgång till goda och snabba förbindelser med ytttervärlden såväl i fråga om fraktande till industriplatserna av för tillverkningarna erforderliga varor som i fråga om utforslande av de färdiga produkterna i större och mindre partier. De förädlade produkterna försäljas och försändas icke som fallet är med plankor, bräder och massa i hela skeppslaster utan regelmässigt i betydligt mindre kvantiteter. Den synnerliga betydelsen för industrien av elektrifiering av ostkustbanan med dess fortsättning till Långsele har kraftigt vitsordats av industriens målsmän.

Tidigare ha såväl mellan Sundsvall och Härnösand som å Ångermanälven flera kustbåtar ombesörjt lokal person- och godstrafik. Numera har denna trafik helt upphört och övertagits av järnväg och omnibussar.

Efter vad Sveabolaget enligt tidningarna meddelat, kommer innevarande seglationssäsong ingen av bolagets kustbåtar att — såsom tidigare under en lång följd av år skett — trafikera någon av städerna Härnösand, Örnsköldsvik, Umeå och Skellefteå. Orsaken härtill vore, att passagerartrafiken liksom godstrafiken hade minskat år från år. Bolaget hade kalkylerat med att helt lägga ned norrlandstrafiken, eftersom den icke vore lönsam. Under

innevarande sommar skulle dock en turistlinje insättas å linjen Stockholm—Sundsvall—Vasa—Luleå. Skulle denna linje ej slå väl ut, komme norrlandstrafiken förmodligen att helt nedläggas.

Norrlands kommunikationer sjöledes med det övriga landet försämras sålunda i stället för att förbättras. Skulle flyglinjen på Norrland, vilken för närvarande ligger i farozonen, indragas, accentueras försämringen än ytterligare.

Elektrifieringen av ostkustbanan med bibanor har icke blott stor betydelse för befolkningen och industrierna inom det område, som direkt beröres av denna bana, utan den elektrifierade banan blir såsom en högklassig järnväg en oundgänglig förbindelseled såväl mellan de olika delarna av Norrland som framför allt mellan hela Norrland och södra Sverige.

Det är en angelägenhet av största storleksordning att en avlastning sker å järnvägslinjen Krylbo—Bollnäs—Ånge—Bräcke, vilken är en av landets allra hårdast belastade enkelspårslinjer.

Sedan elektrifiering av ostkustbanan med bibanor färdigställt, kommer såväl gods- som persontrafik från övre Norrland att i Långsele fördelas på de därifrån gående båda huvudlinjerna, den ena över Krylbo och den andra över Härnösand—Gävle till Stockholm. Den förstnämnda är i längd 646 km, den senare 596 km. Linjen från Långsele till Stockholm över ostkustbanan är sålunda 50 km kortare än över Krylbo. Skillnaden i längd blir säkerligen något större genom den kurvjustering som måste ske, särskilt å sträckan Långsele—Härnösand—Sundsvall, i samband med elektrifieringen.

Alla sammanbindningsbanor mellan huvudlinjen Krylbo—Ånge—Boden och kuststäderna byggdes såsom statsjärnvägar utom beträffande sträckningen Sollefteå—Härnösand. Härnösand—Sollefteå järnväg, som blev färdigställd år 1893, byggdes såsom enskild järnväg med mycket stora ekonomiska uppoffringar av kommuner (Härnösands stad exempelvis har med räntor offrat mellan 3 och 4 miljoner kronor på denna järnväg), industrier och enskilda. På grund av stridiga intressen vid järnvägens tillkomst och utomordentliga svårigheter att skaffa pengar till banans byggande blev sträckningen långt ifrån den bästa möjliga. Väl har staten, sedan järnvägen övergick i dess ägo, för att få banan trafikabel vidtagit åtgärder med förstärkande av broar och bankropp samt justering av vissa kurvor och därvid nedlagt ganska betydande belopp, men mycket arbete i dessa hänseenden återstår innan järnvägslinjen Härnösand—Långsele kan elektrifieras. Även bansträckan Härnösand—Sundsvall, som har lättare räler och mindre kurvor än sträckningen från Sundsvall till Gävle, måste bli föremål för ett mera arbetskrävande arbete med kurvjustering, bankroppens förstärkning m. m. än vad som gäller för övriga delen av järnvägen.

Förberedande arbetet med kurvjustering, bankropps och broars förstärkning och vad därmed sammanhänger å linjen Sundsvall—Härnösand—

Långsele kräver betydlig arbetskraft och tager lång tid i anspråk. Angeläget är sålunda, att järnvägsstyrelsen omedelbart fullbordar den utredning och planläggning, som erfordras för en elektrifiering av dessa bansträckor.

År efter år har befolkningen i Norrland väntat att Kungl. Maj:t skulle förelägga riksdagen förslag, innebärande att ostkustbanan med bibanor i sin helhet skulle utan avbrott och i ett sammanhang elektrifieras och att i förslaget skulle upptagas den tidpunkt under de närmaste åren, då elektrifieringen skulle vara helt slutförd. Ostkustbanan med bibanor är en verklig livsnerv såväl för de trakter, vilka dessa järnvägslinjer genomlöpa, som för hela Norrland och tillika av utomordentlig betydelse för landets ekonomiska liv.

Norrland är de stora viddernas och de långa avståndens land. Medan Norrland i areal innehåller ungefär $\frac{3}{5}$ av landets hela areal, utgör befolkningen endast något över $\frac{1}{6}$ av landets folkmängd.

De särskilda förhållanden, som på grund härav råda i Norrland, tala utom allt annat för vikten av att tillgodose denna stora landsdel genom elektrifieringen i fråga.

Elektrifieringen av ostkustbanan med bibanor kräver enligt vad nu kan beräknas i runt tal 80 miljoner kronor.

I järnvägsstyrelsens framställning den 3 december 1949 visas i tabell 11 att en elektrifiering av nyssnämnda järnvägslinjer rent ekonomiskt beräknas bliva i hög grad vinstgivande och att densamma i stort sett ingalunda i vinsthänseende står efter övriga i tabellen upptagna icke elektrifierade järnvägar. Under rubriken "vinst i % av elektrifieringskapitalet = överförräntning" upptagas för linjen Gävle—Söderhamn—Kilafors 7,8, Söderhamn—Sundsvall 9,4, Sundsvall—Härnösand 18,3, Härnösand—Långsele 13 och Ljusdal—Hudiksvall 7,9.

Ehuru landets ekonomiska läge kräver försiktighet med kapitalinvestering, får denna försiktighet icke drivas så långt att icke ett för hela Norrland och dess befolkning och industri så utomordentligt viktigt produktivt företag som elektrifieringen av ostkustbanan med bibanor snarast kommer till stånd. Då härtill kommer, att elektrifieringen i och för sig beräknas lämna god avkastning, samtidigt som importen av stenkol till landet minskar och utförseln av landets främsta exportvara — från skogen och träet förädlade produkter — stimuleras, har vårt land icke råd att längre dröja med denna livsviktiga frågas snara lösning.

Den förskjutning i tiden för elektrifieringarna, som enligt propositionen kan inträda om SJ:s elektrifieringsorganisation skall tagas i anspråk för att elektrifiera Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, bör rimligen icke få inverka till uppskjutande eller fördröjande åtminstone i vad avser elektrifieringen av ostkustbanan med bibanor. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit, bör observeras, att statens järnvägar gå förlustiga den rationaliseringsvinst, som elektrifieringen medför, i den mån den enskilda

banans elektrifieringsarbeten gives företråde framför statsbaneföretagets egna arbeten.

Kungl. Maj:t har i propositionen utgått från att någon nämnvärd utökning av elektrifieringsorganisationen icke bör komma till stånd under närmaste budgetår.

Om Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar skulle elektrifieras, kan en utvidgning av elektrifieringsorganisationen bliva nödvändig för att möjliggöra ostkustbanans med bibanor snabba elektrifiering. Järnvägsstyrelsen bör sålunda vara oförhindrad att utöka denna organisation.

Såsom vi ovan framhållit finna vi en ökning av elektrifieringarna påkallad, men finna vi samtidigt, att ökningen bör på grund av rådande förhållanden hållas jämförelsevis liten. Vi förorda, att ökningen begränsas till 5 miljoner kronor och att ett nytt anslag å detta belopp anvisas för budgetåret 1950/1951.

På grund av det anförda få vi föreslå riksdagen

att, under beaktande av vad i motionen upptagits, besluta om omedelbar elektrifiering av ostkustbanan med bibanor eller järnvägslinjerna Gävle—Härnösand—Långsele, Söderhamn—Kilafors samt Hudiksvall—Ljusdal, att verkställas i ett sammanhang och utan avbrott, samt

att till elektrifiering av ostkustbanan med bibanor för budgetåret 1950/1951 anvisa ett investeringsanslag av 5 miljoner kronor.

Stockholm den 22 mars 1950.

Erik W. Norén.

<i>Brynolf Stattin.</i>	<i>K. J. Andersson</i> i Alfredshem.	<i>Gunnar Hedlund.</i>
<i>Harald Kärrlander.</i>	<i>J. E. Bäckström.</i>	<i>Alf Andersson.</i>
<i>Oscar Andersson.</i>	<i>Lars Jonsson.</i>	<i>Adolv Olsson.</i>
<i>P. L. Orgård.</i>	<i>Per Persson,</i> Norrby.	<i>Sigurd Lindholm.</i>
<i>O. F. Persson.</i>	<i>Edith Liljedahl.</i>	<i>Gottfr. Fröderberg.</i>
<i>Hildur Nygren.</i>	<i>Verner Hedlund.</i>	<i>Sigfrid Jonsson.</i>
<i>James I. A. Dickson.</i>	<i>Hildur Ericsson.</i>	<i>Märta Boman.</i>
<i>Gösta Skoglund.</i>	<i>J. O. Gavelin.</i>	<i>Alg. Gunnarsson.</i>
<i>Magnus Nilsson.</i>	<i>Uddo R. Jacobson.</i>	<i>O. E. Sandberg.</i>
<i>Helge Lindström.</i>	<i>Helmer Holmberg.</i>	<i>Olof W. Wiklund.</i>