

**Nr 129.**

Av herrar Bergh och Lundgren, i anledning av Kungl. Maj:ts framställning om anslag till tillbyggnad av revisionsverkstaden för rälsbussar i Örebro.

I statens järnvägars petita har bl. a. anförts: »Underhållet av rälsbussar är för närvarande uppdelat på fyra verkstäder, Örebro, Malmö, Åmål och Finspång, varvid den senare enbart är avsedd för rälsbussar med 891 mm spårvidd. Verkstädernas sammanlagda kapacitet motsvarar i stort revisionsbehovet vid nuvarande antal fordon cirka 400. På grund av de driftekonomiska fördelar, som motordriften erbjuder för statens järnvägar, bör rälsbussparken emellertid öka successivt. Av denna anledning hemställer styrelsen längre fram i denna skrivelse om bemyndigande att anskaffa 125 rälsbussar per år under de närmaste fem åren. Med hänsyn till samtidig nedskrotning av de äldre bussarna torde antalet fordon efter femårsperiodens slut kunna uppskattas till 725.

Som en följd av den utvidgade fordonsparken kommer även revisionsbehovet att utökas i motsvarande grad. Stegringen i revisionsbehovet blir märkbar 1954 för att sedan så långt nu kan överblickas tilltaga allt kraftigare fram mot år 1958. För att verkstäderna skola kunna avverka det slutliga behovet, 400 revisioner per år, erfordras 70 procent utökning av antalet uppställningsplatser. Ungefär halva antalet rälsbussrevisioner utföres för närvarande vid huvudverkstaden i Örebro. Av ekonomiska och drifttekniska skäl bör det ökade verkstadsutrymmet koncentreras till denna verkstad. Befintliga hjälpadelningar, såsom för snickeri- och tapetserararbeten, smedja och maskinverkstad samt en del förrådsavdelningar, kunna då utnyttjas även för det ökade arbetet, varigenom det totalt erforderliga nya verkstadsutrymmet kan nedskäras högst väsentligt i jämförelse med om en helt ny fristående anläggning uppfördes. Med hänsyn härtill och andra på frågan inverkan omständigheter är det lämpligt och nödvändigt att vagnverkstaden i Örebro tillbygges för att tillgodose det ökade revisionsbehovet av rälsbussar. För att undvika alltför stor eftersläpning i revisionsarbetet bör med hänsyn tagen till byggnadstiden ifrågavarande tillbyggnad påbörjas under senare delen av 1952. Vid nuvarande prisläge och med beaktande av att även verkstadens ångcentral måste utvidgas — vilken utvidgning dock jämväl kommer att tjäna andra delar av anläggningen — beräknas byggnadskostnaderna uppgå till 4,5 miljoner kronor.»

Kungl. Maj:t har i enlighet med detta förslag hemställt att riksdagen måtte bevilja ett anslag av 1,5 milj. kronor för budgetåret 1952/53 för detta arbetes påbörjande.

Även med beaktande av de fördelar en koncentration av reparationsarbetena innebär rent företagsekonomiskt sett synes det oss tveksamt om den utbyggnad av verkstaden i Örebro som nu föreslås är den på längre sikt bästa lösningen. Man torde i detta fall icke få bortse från de fördelar som det innebär att dylika verkstäder äro belägna i närheten av de distrikt där rälsbussarna mest förekomma. Långa avstånd till en verkstad medföra ur såväl tids- som slitagesynpunkt påtagligen nackdelar, vilka visserligen äro svåra att ekonomiskt uppskatta men från vilka man likväl icke kan bortse. Följande tabell, som utvisar fördelningen av tågkilometer med rälsbussar och motorvagnar i augusti 1951, ger belägg för att de nu befintliga verkstäderna från dessa utgångspunkter icke ha det bästa läget.

	Smalspår 1 000 km	Normalspår	
		1 000 km	% fördeln.
V distriktet, Luleå .....	—	426,3	27,1
IV » , Östersund .....	—	308,0	19,6
I » , Stockholm .....	56,0	145,7	9,3
VII » , Göteborg .....	—	106,2	6,8
VIII » , Norrköping .....	229,5	41,1	2,6
II » , Göteborg .....	131,5	119,2	7,6
VI » , Borås .....	252,4	269,9	17,2
III » , Malmö .....	—	153,3	9,8

Det framgår av denna att i det närmaste 50 % av all trafik med rälsbuss är koncentrerad till de båda nordligaste distrikten. När en utvidgning av nuvarande reparationsmöjligheter för rälsbussar synes ofrånkomlig är det enligt vår mening ett lämpligt tillfälle att tillgodose det behov av sådana som föreligger i Norrland.

Enligt uppgift har statens järnvägar för närvarande reparationsverkstäder för annan rullande materiel i Notviken och Östersund. Vidare lära planer föreligga att sammanföra alla mindre reparationsarbeten på rälsbussar i de nordligaste distrikten till en verkstad i Boden. Det synes oss därför ändamålsenligt att en utbyggnad av någon av dessa verkstäder kommer till stånd så att därigenom även de stora reparationsarbetena och den mera genomgripande översynen av rälsbussarna kunna genomföras i Norrland. Tillbyggnaden av örebroverkstaden bör om riksdagen fattar beslut i enlighet med vad som anförts i denna motion tills vidare få anstå. Det anslag föredragande statsrådet föreslår för denna bör i konsekvens härmed i stället anslås till en verkstad i Norrland.

Med stöd av vad ovan anförts hemställes,

att riksdagen måtte  
dels avslå Kungl. Maj:ts proposition nr 1 i vad avser anslaget å 1 500 000 kronor för tillbyggnad av revisionsverkstaden för rälsbussar i Örebro,  
dels besluta att anslå ett belopp av 1 500 000 kronor till en revisionsverkstad för rälsbussar i Norrland i enlighet med vad i motionen anförts.

Stockholm den 24 januari 1952.

*Ragn. Bergh.*

*P. G. Lundgren.*

---