

Nr 108.

Ankom till riksdagens kansli den 7 maj 1920 kl. 3 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående
elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.*

(4:de avd.)

I den till riksdagen den 7 januari 1920 avlätna propositionen angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t med åberopande av det vid propositionen under rubrik »utgifter för kapitalökning: bil. 1» fogade statsrådsprotokollet över civilärenden samma dag, punkt 46, föreslagit riksdagen att i avbidan å den proposition, som kunde komma att i ämnet avlätas, för elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg för år 1921 beräkna ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en till riksdagen avläten, den 19 mars 1920 dagtecknad proposition (nr 347), under åberopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över civilärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att *dels* för elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 23,000,000 kronor, att utgå av lånemedel; *dels ock*, vid bifall till vad sålunda föreslagits, besluta, att de i förslaget till 1921 års riksstat bland inkomsterna under rubriken »I. Fast upplåning» upptagna lånemedel skola höjas med 15,000,000 kronor.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till åberopade statsrådsprotokollet.

De första försöken med elektrisk drift å våra statsbanor anställdes under åren 1905—1907 på bandelarna Stockholm—Järva och Tomtebodaboda—Värtan. Sedan resultaten härav visat sig tillfredsställande, be-
Bihang till riksdagens protokoll 1920. 6 saml. 49 häft. (Nr 108—109.)

slöts vid 1910 års riksdag elektrifiering av bandelen Kiruna—Riksgränsen, varå den elektriska järnvägsdriften kom i gång under år 1915. På grund av sedermera fattade riksdagsbeslut pågå för närvarande arbetena med elektrifiering av sträckan Kiruna—Svartön och dessa arbeten hava numera fortskridit så långt, att den elektriska driften beräknas kunna under år 1922 upptagas ända ned till Svartön.

Det är delvis på grundval av sålunda redan vunna erfarenheter som järnvägsstyrelsen, vilken den 3 december 1915 erhöi Kungl. Maj:ts uppdrag att verkställa utredning i ämnet, nu framkommit med förslag till en fortsatt elektrifiering av statens järnvägar. I första hand skulle därvid bandelen Stockholm—Göteborg komma i fråga.

Det beräknas i den nu framlagda planen, att elektrifieringen Göteborg—Falköping skall kunna iordningsställas under åren 1921 och 1922. Under år 1923 skulle elektrifieringen kunna utsträckas till Hallsberg, under år 1924 till Katrineholm och under år 1925 skulle hela elektrifieringen till Stockholm kunna vara färdig.

Kostnaderna för anläggningen, beträffande vilka dock en viss osäkerhet på grund av nuvarande förhållanden måste vara rådande, hava av järnvägsstyrelsen beräknats uppgå till nedan upptagna belopp.

	Överförings- ledning	Transforma- torstationer	Kontakt- ledning	Ändring av svagströms- ledning	Ändring av verkstäder, bangårdar, arbetsled- ning, m. m.	Summa Kronor
Göteborg—Falköping R.	4,900,000	3,000,000	5,740,000	2,060,000	1,800,000	17,500,000
Falköping R.—Hallsberg	4,400,000	2,875,000	4,945,000	2,480,000	3,300,000	18,000,000
Hallsberg—Katrineholm	4,015,000	1,175,000	1,710,000	1,300,000	300,000	8,500,000
Katrineholm—Stockholm	3,480,000	2,500,000	8,850,000	2,670,000	3,500,000	21,000,000
Summa	16,795,000	9,550,000	21,245,000	8,510,000	8,900,000	65,000,000
Anskaffning av elektriska lokomotiv					40,000,000	
varifrån avgår värdet av till andra bansträckor överflyttade ånglokomotiv...					30,000,000	10,000,000
						Summa 75,000,000

Det kapital, som för järnvägens vidkommande måste anskaffas för elektrifieringen, uppgår således till 75,000,000 kronor, förslagsvis avsett att uppdelas å tre år med anslag å 25,000,000 kronor för vart och ett av åren 1921—1923.

Av vattenfallsstyrelsens utredning framgår emellertid, att befintliga eller under utbyggnad varande kraftverksanläggningar vid Trollhättan

och i Motala ström icke kunna lämna all erforderlig elektrisk energi till ifrågavarande bansträcka. Förutom färdigställandet av Motala och Lilla Edets kraftstationer erfordras vid elektrisk drift å nämnda bana jämväl utbyggnad av fallen vid Råby och Malfors i Motala ström. Kostnaderna för denna utbyggnad hava approximativt beräknats till 16,000,000 kronor. För leverans av enfasström från Lilla Edets kraftstation erfordras vidare — utöver därstädes tidigare planerade anläggningar — en omformarestation, för vilken kostnaderna beräknats till 3,000,000 kronor. För närvarande föreligger emellertid icke någon mera definitiv plan för de kraftverksbyggnader, som erfordras för elektrifieringens genomförande. Förslag i fråga om de för nämnda ändamål erforderliga anslagen har därför nu icke framlagts, men har det av departementschefen förutsatts, att betydande anslag för ändamålet kan komma att äskas å nästa års tilläggsstat.

*Utskottets
yttrande.*

Vikten för landet av största möjliga oberoende av import av stenkol och andra för framalstrande av energi avsedda ämnen torde efter senaste årens erfarenheter ligga i öppen dag, och de alltfjänt förefintliga svårigheterna att till rimligt pris erhålla utländskt bränsle hava givit frågan om användningen av de energitillgångar, som förefinnas i våra vattenfall, en trots rådande dyrtid och därav följande enorma byggnadskostnader ökad aktualitet. Av särskild betydelse härvid är en utsträckt elektrifiering av våra järnvägar, för vilkas drift, åtminstone på lokomotivteknikens nuvarande ståndpunkt, åtgår en förhållandevis betydligt större mängd bränsle än som förbrukas vid framalstrande av energi i fasta anläggningar. Redan dessa skäl göra en utsträckt användning av elektrisk kraft vid driften av våra järnvägar synnerligen önskelig. Beträffande tillgången å vattenkraft inom landet, lämplig för elektrifieringsändamål, anser sig utskottet i detta sammanhang böra erinra att även ett fullständigt genomförande av elektrisk drift vid våra järnvägar, såväl statens som de enskilda, skulle komma att taga endast en ringa del av landets vattenfall i anspråk och att sålunda möjligheten av att kunna tillgodose övriga förefintliga stora kraftbehov icke härigenom torde komma att äventyras.

Men utom ovannämnda mera indirekta nationalekonomiska fördelar kan, såsom av den lämnade utredningen framgår, en övergång till elektrisk järnvägsdrift med ganska stor säkerhet väntas medföra direkt vinst genom minskning av driftkostnaderna. Sålunda uppkommande besparingar bliva särskilt vid nu rådande bränslepris så stora, att elektrifieringen av våra statsbanor enbart av den anledningen kan

anses fullt motiverad. För att emellertid de nu föreliggande fördelaktiga förutsättningarna för anläggningskapitalets snabba amortering skola kunna fullt utnyttjas, är det önskligt att elektrifieringen kommer till stånd inom så kort tid som möjligt. På grund härav har utskottet, trots rådande statsfinansiella svårigheter, ansett sig böra giva sin anslutning till det nu framlagda förslaget om införande av elektrisk drift å statsbanelinjen Stockholm—Göteborg.

I fråga om den ekonomiska planläggningen av detta företag har det, med hänsyn till nödvändigheten av att man redan från början skall kunna vinna garantier för möjligheten till arbetets planmässiga och suabba utförande, ansetts motiverat att de årliga anslagsbeloppen tillmätas större än som, därest vanliga regler tillämpades, kunde ifrågakomma. Hela anläggningskapitalet borde således anvisas inom kortare tidrymd än som med hänsyn till den beräknade arbetstiden i vanliga fall plägar ske. Ur nu angivna synpunkt har departementschefen funnit anslaget för år 1921 böra bestämmas så, att därmed täckas ej allenast de beräknade anläggningskostnaderna för samma år utan även åtminstone en del av arbetskostnaderna under nästkommande år och att järnvägsstyrelsen sålunda beredes möjlighet att med större frihet planera för arbetets fortsatta bedrivande. Liknande principer borde, enligt departementschefens mening, komma till tillämpning i fråga om utmätande av återstående anslagsbelopp, och i enlighet härmed borde anläggningskapitalet förslagsvis uppdelas på tre år. Utskottet, som ansett sig böra uttala sin anslutning till dessa departementschefens synpunkter, får till följd härav tillstyrka den gjorda framställningen om anslag för ändamålet å 1921 års riksstat med 23,000,000 kronor.

Såsom av den i ärendet lämnade utredningen framgår, har departementschefen vid framställandet av sitt förslag, att nästkommande års anslag till ifrågavarande elektrifieringsförslag borde fastställas till nyssnämnda belopp, räknat med att härför skulle ställas till förfogande, förutom det å 1921 års riksstat tidigare förslagsvis för ändamålet uppförda anslaget av 8,000,000 kronor, ytterligare 15,000,000 kronor. I avseende å sistnämnda belopp har omförmålts, att ett å 1919 års tilläggsstat uppfört förslagsanslag å samma belopp, avsett för täckande av uppkommen driftförlust vid statens järnvägar, icke behövt tagas i anspråk. Då nämnda belopp anvisats såsom förslagsanslag, högst, måste visserligen, såsom av departementschefen framhållits, den för ändamålet medgivna upplåningsrätten numera anses förfallen, men den omständigheten, att lånebudgeten icke behövt i verkligheten belastas med förenämnda belopp, har dock synts i motsvarande mån underlätta

för statsverket att påtaga sig den nu förordade ökningen av det tidigare beräknade anslaget för år 1921.

Endast i några enskildheter har den framlagda planen givit utskottet anledning till vissa erinringar.

Beträffande frågan om sättet för överförandet av ström från landets kraftverksnät till det blivande järnvägsnätet hava under ärendets förberedande behandling framkommit i viss mån skiljaktiga meningar mellan järnvägsstyrelsen och vattenfallsstyrelsen och någon slutlig ståndpunkt till denna fråga har ännu icke intagits. I anledning härav anser sig utskottet böra uttala en förväntan, att förevarande spörsmål må genom samverkan mellan de båda styrelserna vinna den lösning, som ur samhällelig och nationalekonomisk synpunkt kan anses vara den för landet mest gagneliga.

Från telegrafstyrelsens sida har gjorts gällande, att problemet angående, förekommande av störningar från järnvägens kraftnät å telegraferverkets ledningar ännu icke vore tillfredsställande löst, utan att det samma borde underkastas fortsatt utredning. Enligt vad departementschefen anført, synas emellertid goda förhoppningar föreligga för att den tekniska sakkunskapen skall veta att i möjligaste mån råda bot för dessa olägenheter och har departementschefen därvid framhållit, att störningsförhållandena å förevarande bansträcka säkerligen komme att i avsevärd mån lättas genom att de utmed denna sträcka gående rikstelefonledningarna komma att utbytas mot en landsvägskabel, varigenom olägenheterna endast kunde väntas uppkomma å de telegraferverkets telefonlinjer, som uppbära lokal- och landsledningar ävensom telegrafledningarna. I avseende härå får utskottet erinra, att till förekommande av olägenheter av ifrågavarande slag reserverats 8,510,000 kronor, varav ett så avsevärt belopp som 5,000,000 kronor beräknats för utflyttningen av telegraferverket tillhöriga lokala ledningar. Utskottet anser sig emellertid böra uttala, att en ur allmänna samfärdselns synpunkt tillfredsställande lösning av nu förevarande fråga utgör en oeftergivlig förutsättning för den ifrågasatta elektrifieringens genomförande och för att anslag till densamma må utgå.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anført får utskottet hemställa,

att riksdagen må för *elektrifiering av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg* för år 1921 anvisa ett reservationsanslag av 23,000,000 kronor att utgå av länemedel.

Beträffande Kungl. Maj:ts förslag om höjande av inkomsttiteln »fast upplåning» kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 7 maj 1920.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar S. H. Kvarnzelius, C. J. G. Swartz, N. A. Nilsson, H. F. Lamm, Ollas A. Ericsson, H. M. Bäckström, J. L. Widell, C. G. Ekman, O. U. B. Olsson, O. Bergqvist, J. Jeansson och J. Nilsson i Malmö samt

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, A. Wiklund i Brattfors, J. Jönsson i Revinge, O. H:son Waldén, S. Bengtsson i Norup, P. B. Nilsson i Landeryd, C. R. Jansson i Falun, J. Erlansson, S. E. J. Låbeck, O. Osberg, E. Andersson i Prästbol och S. E. Ljungkvist.