

Nr 279.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående elektrifiering av järnvägslinjen Stockholm—Tillberga—Köping; given Stockholms slott den 12 maj 1944.

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

G U S T A F.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 12 maj 1944.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, SKÖLD, ERIKSSON, QUENSEL, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD.

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

I proposition nr 186 till årets riksdag har Kungl. Maj:t på min hemställen framlagt förslag om förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag. Förslaget går ut på godkännande av överenskommelser, enligt vilka aktiemajoriteten i nämnda bolag skulle från och med den 1 juli 1944 förvärvas av staten. Det har förutsatts, att bolagets järnvägar skulle så snart som möjligt inlemmas i det statliga järnvägsnätet, varvid

bolaget skulle träda i likvidation och avtal träffas om överlåtelse av dess tillgångar och skulder till staten. Frågan härom har ansetts möjligen kunna underställas 1945 års riksdag, varvid införlivandet skulle kunna ske från och med den 1 juli 1945.

Riksdagens kamrar hava den 10 maj 1944 bifallit det i nämnda proposition framlagda förslaget.

Vid avgivande av sitt utlåtande i frågan om aktieförvärvet berörde järnvägsstyrelsen spörsmålet om en elektrifiering av den i bolagets järnvägar ingående linjen Stockholm—Tillberga—Köping. Styrelsen — som framhöll, att det föreslagna förvärvet av aktier i bolaget och därmed indirekt av bolagets järnvägar innebure möjligheter till betydande rationalisering i ett flertal olika hänseenden — förklarade sig finna en elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping naturlig, sedan statsförvärv skett. Styrelsen hade därför redan igångsatt undersökningar beträffande förutsättningarna för en sådan elektrifiering.

För egen del förklarade jag mig i nämnda sammanhang dela järnvägsstyrelsens uppfattning att elektrifiering av Västeråsbanans linjer borde äga rum i den omfattning detta visade sig ekonomiskt försvarbart. De påbörjade undersökningarna härom borde utan uppskov fullföljas.

Sedan de av järnvägsstyrelsen igångsatta undersökningarna i elektrifieringsfrågan slutförts, har styrelsen i skrivelse den 30 mars 1944 framlagt utredning och förslag om elektrifiering av bandelen Stockholm (Tomtebodan)—Tillberga—Köping.

Innan jag närmare redogör för styrelsens framställning torde jag få erinra om följande.

I och med att linjen Långsele—Boden i början av år 1942 blev färdigställd för elektrisk drift, voro statens järnvägars samtliga dåvarande huvudlinjer och vissa till dessa anslutande sidolinjer, med en sammanlagd banlängd av 4 245 km, elektrifierade. Med bifall till Kungl. Maj:ts förslag i propositionen 1941: 95 beslöt riksdagen, att jämväl banorna Hälsingborg—Hässleholm (77 km), Hälsingborg—Eslöv (45 km), Sundsvall—Ånge (95 km) och Gävle—Ockelbo (38 km) skulle elektrifieras, samt anvisade för detta ändamål för budgetåret 1941/42 ett begynnelseanslag av 15 000 000 kronor. Som motiv härför anförde riksdagen (skrivelse nr 171) bland annat, att starka, främst trafiktekniska, skäl talade för att järnvägselektrifieringarna ej omedelbart borde avbrytas, sedan norra stambanans elektrifiering upp till Boden slutförts, utan att de åtminstone i viss minskad takt borde få fortgå tills vidare. I den mån elektrisk drift införts på statsbanorna, hade detta nämligen inneburit, att dessa erhållit en mera enhetlig och tidsenlig utrustning, betydligt ökad kapacitet samt sist men icke minst ett ökat oberoende av utländskt lokomotivbränsle, allt faktorer vilkas betydelse i rådande för landet vanskliga situation mycket tydligt framträtt. Rent arbetstekniskt innebure det dessutom en betydande lättnad, om den för järnvägselektrifieringarna inrättade omfattande arbetsorganisationen med dess arbetsledning, arbetarstam samt materialuppsättning kunde utan avbrott in-

sättas på likartade arbetsuppgifter utefter nya järnvägslinjer. Slutligen erinrade riksdagen — på sätt även skett vid tidigare beslut i elektrifieringsfrågor — om den centrala ställning, som statsbanorna alltjämt intoge i landets samfärdselväsen, och om vikten av att de alltjämt underkastades förnyelse och oavslåttligt anpassades efter den tekniska utvecklingen. I denna anpassning borde den fortsatta elektrifieringen betraktas som ett naturligt led och även rent ekonomiskt kunna anses försvarlig.

Förutom omförmälda begynnelseanslag av 15 000 000 kronor hava till elektrifiering av nyss angivna fyra banlinjer ytterligare anvisats för budgetåret 1942/43 14 000 000 kronor och för budgetåret 1943/44 återstoden av de beräknade medlen, 5 500 000 kronor.

Linjerna Gävle—Ockelbo och Sundsvall—Ånge blevo färdigställda för elektrisk drift i juni respektive november 1942. Med hänsyn härtill och då även de båda återstående i 1941 års elektrifieringsprogram ingående bandelarna Hälsingborg—Hässleholm och Hälsingborg—Eslöv beräknades kunna öppnas för elektrisk drift under loppet av budgetåret 1943/44 — öppnandet har sedermera skett i november 1943 respektive februari 1944 — upptog järnvägsstyrelsen i slutet av år 1942 till prövning frågan, huruvida ytterligare viss eller vissa bandelar därefter borde bliva föremål för elektrifiering. Resultatet av denna undersökning framlades av styrelsen i skrivelse den 13 februari 1943, vilken utmynnade i förslag om elektrifiering av linjerna Östersund—Storlien och Uddevalla—Herrljunga—Varberg.

Med anledning härav avläts i ärendet proposition, nr 195, till 1943 års riksdag, varvid emellertid föreslogs elektrifiering endast av linjen Östersund—Storlien. Som skäl för en sådan begränsning av elektrifieringsprogrammet anförde jag, dels att det med hänsyn till kravet på återhållsamhet med nya kapitalinvesteringar finge anses i och för sig naturligt att för det dåvarande begränsa arbetena till det minst kapitalkrävande av de båda företagen, nämligen linjen Östersund—Storlien, dels att omfattningen av arbetena å nämnda sträcka ansåges innebära förutsättningar för att några år framåt bibehålla statens järnvägars elektrifieringsorganisation vid godtagbar effektivitet ur beredskapssynpunkt.

Under erinran bland annat om sina tidigare vid olika tillfällen gjorda uttalanden angående de fördelar, som den elektriska driftformen medförde i form av en mera enhetlig och tidsenlig utrustning av bannätet, ökad kapacitet samt ökat oberoende av utländskt lokomotivbränsle, biföll riksdagen (skrivelse nr 270) även detta förslag och anvisade av Kungl. Maj:t i enlighet med angivna riktlinjer äskat begynnelseanslag å 6 000 000 kronor. Av hänsyn till det hårt ansträngda finans- och arbetsmarknadsläget ävensom till den utav avspärrningen framtvingade nödvändigheten av hushållning med landets tillgångar på koppar och annan för elektrifieringsarbetena erforderlig råmateriel fann riksdagen i likhet med Kungl. Maj:t, att ett beslut om fortsatt elektrifiering för det dåvarande borde begränsas till sträckan Östersund—Storlien. Härtill borde dock, framhöll riksdagen, knytas en bestämd förväntan att, så snart tidsförhållandena det medgäve, förslag framlades om elektrifieringar-

nas utsträckning även till de av järnvägsstyrelsen i detta avseende förordade järnvägslinjerna Uddevalla—Herrljunga—Borås—Varberg.

Järnvägsstyrelsen har i sin nu förevarande skrivelse till en början erinrat att — såsom framgår av den lämnade redogörelsen — det vid 1943 års beslut om igångsättande av elektrifieringen Östersund—Storlien ansetts sannolikt att detta företag jämte vissa med dubbelpårsbyggnaden och malmbanans upprustning förenade elektrifieringsarbeten skulle ge tillräckligt underlag för att elektrifieringsorganisationen skulle kunna bibehållas vid en ur beredskapssynpunkt godtagbar effektivitet. Förhållandena hade emellertid, framhåller styrelsen, gestaltat sig annorlunda än man då beräknade. Sålunda hade styrelsen på grund av rådande förhållanden på arbetsmarknaden ålagt vidtaga en kraftig begränsning av dubbelpårsarbetena, och arbetena å malmbanan hade försvårats och delvis måst anstå till följd av de därstädes nu rådande trafikförhållandena. Då de starkt klimatberoende arbetena på linjen Östersund—Storlien på grund därav icke kunnat på beräknat sätt kompletteras, hade det visat sig vara förenat med betydande och växande svårigheter att rationellt utnyttja den till ett minimum reducerade elektrifieringsorganisationen. Enligt styrelsen bleve, såvitt nu kunde bedömas, situationen ytterligare förvärrad i slutet av år 1945, därest icke nya stolpsättningsarbeten kunde igångsättas under sommaren samma år. För att så skulle kunna ske borde emellertid, på grund av nu gällande långa leveranstider, beslut om arbetets utförande om möjligt fattas redan av innevarande års riksdag.

Med hänsyn till här berörda förhållanden och då arbetsmarknads- och materialförsörjningsläget ansetts nu icke kräva fullt så sträng återhållsamhet i fråga om elektrifieringsarbetenas omfattning som tidigare, förklarar sig järnvägsstyrelsen hava funnit skäl föreligga att till omedelbar prövning upptaga frågan, huruvida icke elektrifieringsprogrammet lämpligen bör utvidgas.

Beträffande spörsmålet, vilken järnvägslinje som vid en utvidgad elektrifieringsverksamhet bör i första hand ifrågakomma för omläggning till elektrisk drift, anför järnvägsstyrelsen härefter följande.

Enligt styrelsens år 1943 framlagda förslag och 1943 års riksdags förut återgivna uttalande skulle härvid linjen Uddevalla—Herrljunga—Varberg ifrågakomma i första hand. Under förutsättning att staten, i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag i propositionen 1944:186, förvärvar aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag och därmed i realiteten blir ägare även av detta bolags järnvägslinjer, torde ordningsföljden mellan de olika elektrifieringsprojekten emellertid böra undergå viss ändring. Den av nämnda bolag ägda linjen Stockholm—Tillberga—Köping måste nämligen — av skäl, som närmare utvecklas i det följande — givas ett bestämt företräde framför linjen Uddevalla—Herrljunga—Varberg.

Såsom framhålles i nyssnämnda proposition 1944:186 har linjen Stockholm—Tillberga—Köping (146 km), oaktat att den icke kommit att byggas som statsbana, i allt fall en utpräglad huvudbanekaraktär. Till belysning av detta förhållande meddelas här några uppgifter angående omfattningen av tågrörelsen och trafikarbetet dels å statens järnvägars huvudlinjer — vilka samtliga nu äro elektrifierade — ävensom sådana till dessa anknäytande sidolinjer, där elektrisk drift redan är införd eller eljest planerad, dels å

Västeråsbanan. Bandelarna äro härvid angivna i den ordning, i vilken elektrifiering av desamma beslutats (med angivande inom parentes av året för den sist öppnade elektrifierade sträckan inom respektive komplex). Uppgifterna angående trafikomfattningen avse år 1938.

	Tågkm per bankm	Vagnaxelkm tusental per bankm	Bruttotonkm tusental per bankm
Luleå—Riksgränsen (1922)	7 136	627	5 940
Stockholm—Göteborg (1926)	16 904	551	5 002
Järna—Malmö—Trelleborg (1933)	12 973	436	3 942
Katrineholm—Åby (1932)	10 764	199	1 670
Mjölby—Krylbo (1934)	10 553	321	2 832
Falköping—Nässjö (1932)	9 831	215	1 857
Malmö—Göteborg (1937)	11 097	263	2 319
Hässleholm—Veinge (1935)	4 722	77	606
Stockholm—Ånge (1936)	13 247	459	4 063
Södertälje—Eskilstuna och Stålboga—Skebo- kvarn (1936)	5 982	71	560
Göteborg—Borås (1936)	10 364	190	1 422
Laxå—Charlottenberg (1937)	8 408	186	1 587
Örebro—Svartå (1937)	5 469	52	406
Skövde—Karlsborg (1937)	3 713	44	335
Uppsala—Gävle (1937)	7 899	136	1 151
Östersund—Bräcke (1939)	6 211	152	1 388
Göteborg—Uddevalla (1939) (approx.)	6 350	110	920
Ånge—Långsele (1939)	8 898	268	2 267
Långsele—Boden (1942)	6 296	166	1 390
Gävle—Ockelbo (1942)	3 608	37	277
Ånge—Sundsvall (1942)	6 720	131	1 125
Hälsingborg—Eslöv (1943)	8 562	103}	712
Hälsingborg—Hässleholm (1944)	6 373	96}	
Östersund—Storlien	4 629	82	750
Varberg—Herrljunga	7 877	121	865
Uddevalla—Herrljunga	6 255	84	546
Alvesta—Karlskrona	6 088	102	692
Borås—Alvesta	4 435	74	516
Ostkustbanan och Härnösand—Långsele	4 820	76	618
SWB (samtliga linjer)	6 401	127	933
Härav:			
Stockholm—Köping (approx.)	10 200	220	1 600

Uppgifterna för linjen Stockholm—Köping äro härvid approximativt framräknade med ledning av motsvarande för samtliga SWB-linjer tillhoppa redovisade trafiktal.

Av dessa uppgifter framgår, att Västeråsbanans trafikstarkaste linjer i fråga om trafikomfattning väl kunna mäta sig med flera av statens järnvägars huvudlinjer och överträffa samtliga sidolinjer. Med hänsyn härtill och då å ifrågavarande delar av Västeråsbanan framföres en betydande s. k. tung godstrafik samt en förhållandevis livlig persontrafik, som delvis är av förortskaraktär, skulle en elektrifiering av nämnda bandelar med all säkerhet hava kommit i fråga långt tidigare, om desamma befunnit sig i statens ägo. Det torde i detta sammanhang böra nämnas, att frågan om elektrifiering även varit föremål för övervägande från de nuvarande intressenternas sida, ehuru elektrifieringsplanerna av olika anledningar icke kommit till utförande.

I anslutning till de meddelade uppgifterna framhåller järnvägsstyrelsen, att någon tvekan icke kunde råda därom, att vid en från allmän transporthushållningssynpunkt rationell planering av förevarande åtgärder — d. v. s. ur de synpunkter, som järnvägsstyrelsen i egenskap av förvaltare av ett statligt affärsverk i första hand hade att anlägga på dylika frågor — Västeråsbanans huvudlinjer borde ifrågakomma till elektrifiering framför såväl den år 1943 föreslagna linjen Uddevalla—Herrljunga—Varberg som varje annan ännu icke elektrifierad järnvägslinje, som nu befinner sig i statens ägo och som hittills nämnts i samband med det fortsatta elektrifieringsarbetet.

Järnvägsstyrelsen hade därför — i syfte att snabbast möjligt kunna begagna sig av den nya situation, som skulle inträda vid riksdagens bifall till förenämnda proposition nr 186 — ansett sig böra på sedvanligt sätt utreda de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för en elektrifiering av de i detta järnvägskomplex ingående huvudlinjerna och då i första hand linjen Stockholm—Tillberga—Köping. Styrelsen hade därvid icke låtit hindra sig av den omständigheten, att det nu föreliggande förslaget icke avsåg ett direkt statsförvärv av berörda banor utan endast ett förvärv av aktiemajoriteten i vederbörande bolag, vilket sålunda komme att fortbestå åtminstone något år framåt. Härmed följde visserligen, att själva beslutet om elektrifiering ävensom detsammias förverkligande i första hand bleve en bolagets angelägenhet, medan statens direkta insatser tillsvidare måste inskränkas till meddelande av erforderligt låneunderstöd.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till de verkställda tekniska och ekonomiska utredningarna rörande den för elektrifiering nu ifrågasatta bansträckan Stockholm (Tomtebodas)—Tillberga—Köping.

Beträffande energiförsörjningen till linjen anför styrelsen, att denna är avsedd att ordnas genom en ny omformarstation, som uppföres i Tillberga och anslutes till vattenfallsstyrelsens kraftledningsnät. Inmatning av elektrisk energi är dessutom avsedd att äga rum dels i Tomteboda, dels från en i Frövi befintlig omformarstation, vilken anordning dock förutsätter, att jämväl den trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar tillhöriga linjen Köping—Frövi elektrifieras. Av skäl, som utvecklats i styrelsens förenämnda utlåtande över förslaget om förvärv av aktier i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag (se prop. 1944: 186, s. 17 o. 25), torde en sådan utvidgning av elektrifieringsprogrammet få anses önskvärd och naturlig.

Med avseende å vissa andra med tillförseln av elektrisk energi förbundna spörsmål anför styrelsen.

Vad angår inmatningen i Tomteboda är i detta sammanhang ytterligare att framhålla att de omformarstationer, som nu betjäna stockholmsområdet, på grund av inträdd trafikstegring för närvarande äro överbelastade och att en ny omformarstation därför under alla förhållanden är behövlig.

Läget för denna nya station har ännu icke kunnat exakt bestämmas, då härför fordras uppgörelser med markägare och kraftleverantörer. Skall stationen fylla sin uppgift att dels avlasta de nuvarande, hårt ansträngda omformarstationerna, dels tjänstgöra som inmatningsstation för Västeråsbanan ävensom för Nynäsbanan, till vars sannolika elektrifiering hänsyn i detta

sammanhang även torde böra tagas, måste den emellertid förläggas till Stockholms omedelbara närhet, där också vissa möjligheter synas stå öppna. Vid det slutliga bestämmandet av läget får hänsyn därjämte tagas till det militära intresset. Den merkostnad, som kan komma att uppstå till följd av att stationen anses böra erhålla en av den militära beredskapen betingad speciell förläggning, förutsättes emellertid skola bestridas av särskilt anslag och ingår alltså icke i här nedan angivna kostnader.

Eftersom den nya omformarstationen invid Stockholm skall tillgodose flera behov, har av den till 1 850 000 kronor beräknade kostnaden för densamma i den här nedan angivna totalkostnaden för Västeråsbanans elektrifiering endast inräknats ett belopp av 560 000 kronor, motsvarande denna banas andel i stationen, medan återstoden — 1 290 000 kronor — betraktats såsom hänförlig till redan elektrifierade, i statlig ägo varande järnvägslinjer.

Vad angår äganderätten till ifrågakvarande omformarstation torde däremot ingen liknande uppdelning böra förekomma, utan stationen synes alltifrån början böra helt tillhöra och bekostas av statens järnvägar. På grund härav förutsättes, att medel för densamma anvisas under rubriken Anläggningar för elektrisk tågdrift.

Omformarstationen har, enligt vad från järnvägsstyrelsen senare meddelats, beräknats jämväl skola inrymma lokaler för fortlöpande justering och kontroll av i statens järnvägars samtliga omformarstationer ingående, mera ömtålig utrustning, för vars tillsyn hittills saknats tillfredsställande utrymme.

Under sålunda angivna förutsättningar beräknas de på Västeråsbanan belöpande kostnaderna för erforderliga överföringsanläggningar enligt 1944 års priser till följande belopp:

	Kronor
Omformarstationer med maskiner och boställshus	1 760 000
Kontaktledning m. m.	6 320 000
Hjälpkraftledning	530 000
Summa kronor	8 610 000

Liksom vid tidigare elektrifieringar måste även i detta fall förutsättas, att befintliga luftledningar för belysning på järnvägsstationerna ävensom utmed järnvägslinjerna framdragna svagströmsledningar för telefon, telegraf och signaler ändras till kabelledningar. Vidare är — likaledes som vid tidigare elektrifieringar — att räkna med vissa arbeten på bangårdar, bana och broar. Sistnämnda arbeten äro emellertid icke uteslutande påkallade av själva elektrifieringen, utan de äro av sådan art, att desamma åtminstone delvis skulle komma till utförande förr eller senare, även om den nuvarande driftformen bibehålles. Elektrifieringen föranleder med andra ord beträffande nyssnämnda arbeten endast en förskjutning i tiden. En del av de till dessa arbeten hänförliga, i längden sannolikt ofrånkomliga, kostnaderna anses därför av järnvägsstyrelsen kalkylatoriskt rätteligen böra belasta andra konton än elektrifieringens. Ifrågakvarande kostnader hava av styrelsen vid 1944 års prissförhållanden beräknats uppgå till följande belopp:

	Kronor
Belysningsledningar å bangårdar	435 000
Svagströmsledningar	3 570 000
Bana, broar m. m.	6 790 000
Summa kronor	10 795 000

För undanflyttning av telegrafverkets ledningar är härtill att lägga ett belopp av 1 400 000 kronor. Järnvägsstyrelsen nämner i detta sammanhang, att i telegrafverkets normala arbetsprogram ingår en större upprustning av anläggningarna utmed Västeråsbanan. Kostnaderna för denna upprustning, vilka angivits vara av storleksordningen 9 000 000 kronor, hava emellertid icke ansetts böra medräknas i förevarande kalkyl, även om arbetet i händelse av en elektrifiering kan komma att — och även lämpligen bör — utföras samtidigt med denna i stället för som eljest varit avsett omkring år 1947.

Antalet erforderliga elektrolok har av järnvägsstyrelsen, under antagande av ungefär samma trafikomfattning som år 1938, beräknats till 17, motsvarande en kostnad av i runt tal 6 960 000 kronor. I nämnda antal och kostnad ingår även ett för ledningsanläggningens underhåll behövt ackumulatorlok. Härtill äro enligt styrelsen att lägga vissa kostnader för sedvanliga anordningar för tåguppvärmning m. m., vilka kostnader uppskattats till 975 000 kronor.

Den sålunda vid 1944 års prissförhållanden beräknade totala kostnaden för elektrifieringen av här ifrågakvarande linje framgår av nedanstående sammanställning:

	Kronor
Överföringsanläggningar	8 610 000
Ändringsarbeten å belysningsledningar, svagströmsledningar samt bana och byggnader	10 795 000
Telegrafverkets ledningar	1 400 000
Lok m. m.	7 935 000
Summa kronor	28 740 000.

Järnvägsstyrelsen ingår härefter på frågan om de förändringar i driftsutgifterna, som en elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping kan beräknas medföra. Härom samt angående förräntningen av elektrifieringskostnaderna anför styrelsen huvudsakligen följande.

Liksom vid beräkningen av antalet behövliga elektrolok har i detta avseende räknats med en trafikomfattning av samma storlek som under år 1938. Vid denna trafikstorlek beräknas den elektriska driften medföra en personalminskning på 87 man och en minskad kolförbrukning på 21 500 ton, vilket motsvarar en minskning i personalkostnaderna med 479 000 kronor och i bränslekostnaderna — beräknade efter ett kolpris av 50 kronor per ton — med 1 167 000 kronor. Med tillägg av en till cirka 179 000 kronor uppskattad minskning i kostnaderna för lokunderhåll m. m. kunna driftsutgifterna så-

ledes beräknas minskade med (479 000 + 1 167 000 + 179 000 =) 1 825 000 kronor.

Häremot äro att ställa följande med den elektriska driften tillkommande kostnader, nämligen för elektrisk energi 386 000 kronor och för underhåll och avskrivning av överföringsanläggningarna 238 000 kronor eller sammanlagt 624 000 kronor. Energikostnaden har härvid upptagits till belopp, motsvarande statens järnvägars nuvarande energikostnader, ökade med visst indextillägg.

Besparingen, d. v. s. skillnaden mellan bortfallande och tillkommande driftkostnader, kan sålunda beräknas till 1 201 000 kronor.

Denna besparing utgör 4,2 procent av den förut angivna totala anläggningskostnaden, 28 740 000 kronor. Motsvarande procenttal för de i styrelsens skrivelse den 13 februari 1943 angående fortsatt elektrifiering (se prop. 1943: 195) angivna linjerna voro:

	Procent
Varberg—Herrljunga	3,0
Borås—Alvesta	2,5
Uddevalla—Herrljunga	1,9
Östersund—Storlien	2,3
Karlskronalinjerna	2,2

En elektrifiering av Västeråsbanans nu ifrågavarande huvudlinje ger således ett väsentligt bättre ekonomiskt utbyte än en elektrifiering av någon av nyssnämnda linjer.

Vid bedömande av räntabiliteten är emellertid, såsom redan framhållits, att beakta, att en del av de arbeten, som inräknats i förut angivna anläggningskostnader, strängt taget icke äro erforderliga för elektrifieringens skull utan huvudsakligen av lämplighetsskäl anses böra komma till utförande i samband med en elektrifiering, medan de eljest skulle hava kunnat anstå till en något senare tidpunkt. Bland dylika arbeten kunna nämnas kurvrätningar, förstärkningar av spåröverbyggnad och broar, förlängning av mötes-spår å vissa stationer, en del av de planerade arbetena å svagströmsledningarna m. m., tillsammans ingående i anläggningskostnaderna med ett belopp av 5 440 000 kronor. För den händelse en elektrifiering icke skulle komma till stånd föreligger dessutom visst behov att anskaffa ånglok — statens järnvägar hava för närvarande 3 dylika utlånade till Västeråsbanan, vilka emellertid i längden icke kunna avvaras — och på grund av detta behov, som i och med en elektrifiering bortfaller, torde viss del — förslagsvis 40 procent eller 2 510 000 kronor — av kostnaderna för de erforderliga elektroloken vid bedömande av räntabiliteten likaledes böra frånräknas förut angivna anläggningskostnader.

Elektrifieringen såsom sådan beräknas sålunda kräva en kapitalinsats av 20 790 000 kronor, vilket belopp ställt i relation till den beräkningsbara besparingen i driftkostnader ger en kalkylatorisk förräntning av 5,8 procent.

Motsvarande tal för de tidigare undersökta linjerna utgöra:

	Procent
Varberg—Herrljunga	4,4
Borås—Alvesta	3,6
Uddevalla—Herrljunga	2,6
Östersund—Storlien	3,4
Karlskronalinjerna	3,2

Även bedömd på sist angivna sätt framstår en elektrifiering av Västeråsbanans huvudlinje sålunda från företagsekonomisk synpunkt såsom icke obetydligt fördelaktigare än en elektrifiering av övriga hittills undersökta linjer.

Förestående räntabilitetskalkyler hava som nämnts grundats på ett kolpris av 50 kronor per ton, vilket är något lägre än det av statens järnvägar under de senare åren tillämpade konsumtionspriset, 65 kronor per ton. Huru räntabiliteten — beräknad på anläggningskostnaderna för själva elektrifieringen — ställer sig vid en nedgång av kolpriset till 25 kronor per ton, respektive vid en höjning till 75 och 100 kronor per ton, framgår av nedanstående sammanställning:

Kolpris	Räntabilitet
25 kr/ton.....	3,3 procent
75 »	8,3 »
100 »	10,8 »

I anslutning till det senast anförda yttrar järnvägsstyrelsen att, även om kolpriset åter skulle nedgå till förkrignivån, linjens omställning till elektrisk drift ur ekonomisk synpunkt vore väl försvarlig, i all synnerhet om hänsyn jämväl toges till de fördelar, som därmed vore att vinna i form av ökad transportkapacitet och snabbare trafik m. m., allt förhållanden som enligt all erfarenhet vore ägnade att skapa ny trafik och öka inkomsterna, ehuru deras inverkan svårligen kunde siffermässigt fastställas.

Järnvägsstyrelsen meddelar beträffande arbetstiden för den avsedda elektrifieringen av linjen Stockholm—Köping, att elektrifieringen — därest den beslutades innevarande år — kan beräknas vara genomförd vid årsskiftet 1946/47, så att elektrisk drift då skulle kunna upptagas. Elektrifieringen kräver enligt styrelsen en arbetsinsats, uppskattad till cirka 710 000 dagsverken. Dagsverken beräknas fördela sig på industri, montage och grovarbete med respektive 430 000, 42 000 och 238 000. Under budgetåret 1944/45 beräknas komma att uttagas inalles cirka 450 000 dagsverken.

Vad angår materialbehovet har järnvägsstyrelsen meddelat, att för elektrifieringen beräknas åtgå 4 720 ton järn — exklusive eventuellt erforderligt järn för räler och dylikt — 990 ton koppar och 650 ton bly samt att av den sålunda beräkna kopparförbrukningen cirka 190 ton väntas belöpa sig på första arbetsåret och cirka 400 ton på vardera av de båda följande åren.

Vidare framhåller styrelsen att, om elektrifieringen i enlighet med nyssnämnda planläggning utföres under den närmaste treårsperioden, kostnaderna och därmed medelsbehovet för densamma beräknas fördela sig med 13 000 000, 13 000 000 och 2 740 000 kronor på respektive budgetår. Frånräknas den i det förstnämnda delbeloppet ingående, till 560 000 kronor beräknade andelen av kostnaderna för en ny omformarstation i Stockholmstrakten, för vilken medel på förut anförda skäl ansetts böra anvisas under annan anslagsrubrik, minskas medelsbehovet för budgetåret 1944/45 för Västeråsbanans del från 13 000 000 till i runt tal 12 500 000 kronor. Härtill kommer ett på budgetåret 1944/45 belöpande medelsbehov av 1 850 000 kronor för nyssnämnda omformarstation.

Sammanfattningsvis anför järnvägsstyrelsen, att en elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping finge anses väl motiverad såväl i betraktande av linjens transportuppgifter som med hänsyn till det ekonomiska utfallet av en sådan åtgärd. På grund härav och då de nu pågående elektrifieringsarbete-

na visat sig utgöra ett väl knappt arbetsunderlag för den ur beredskapssynpunkt nödvändiga elektrifieringsorganisationen, har styrelsen funnit angeläget och motiverat, att genom igångsättandet av Västeråsbanans elektrifiering ett nytt arbetsobjekt snarast möjligt tillföres nämnda organisation.

Den omständigheten att det nuvarande bolaget kommer att — med staten som praktiskt taget ensam aktieägare — bestå ännu något år framåt och att berörda banlinje sålunda under denna tid fortfarande kommer att formellt tillhöra bolaget har, såsom redan inledningsvis framhållits, synts styrelsen i och för sig icke utgöra hinder för att en elektrifiering omedelbart kommer till stånd. Under förutsättning att bolagets aktier på sätt i propositionen 1944: 186 föreslagits förvärvas av staten, böra nämligen enligt styrelsen statens järnvägar det oaktat kunna åtaga sig att — tillsvidare i egenskap av entreprenör — utföra arbetet. Enda skillnaden bleve att de medel, som erfordras för ändamålet, tillsvidare och så länge den nuvarande förvaltningsformen består finge tillskjutas av bolaget och att detta för finansiering av arbetena erhöles statslån på för sådana vanliga villkor. När bolagets järnvägar sedermera efter något år inlemdades i statsbanenätet, komme ett sådant lån, i likhet med vad som alltid skett vid förvärv av järnvägar som erhållit statslån, att utan särskilt riksdagsbeslut omföras från fonden för låneunderstöd till statens järnvägars fond. Efter ett sådant inlemmande finge elektrifieringsarbetet självfallet bedrivas i statens järnvägars egen regi och finansieras med medel från direkt anvisade investeringsanslag.

Under åberopande av vad sålunda anförts har järnvägsstyrelsen, under förutsättning av bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen nr 186 till årets riksdag framställda förslag, hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen *dels att till elektrifiering av den Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag tillhöriga linjen Stockholm—Tillberga—Köping bevilja bolaget ett lån å 12 500 000 kronor,*

dels att till Anläggningar för elektrisk tågdrift för budgetåret 1944/45 anvisa ett investeringsanslag av 1 850 000 kronor.

Över järnvägsstyrelsens framställning hava utlåtanden avgivits av statens industrikommission den 12 april, av telegrafstyrelsen den 13 april, av riksräkenskapsverket den 14 april och av chefen för försvarsstaben den 27 april 1944.

Statens industrikommission uppehåller sig i sitt utlåtande väsentligen vid frågan om möjligheterna att tillgodose det för elektrifieringsföretaget förefintliga kopparbehovet. Detta har av järnvägsstyrelsen angivits till omkring 990 ton. Kommissionen omnämner, att med järnvägsstyrelsen diskuterats möjligheten av att för den s. k. återledningen använda aluminium. Härigenom skulle kopparbehovet kunna nedbringas med 168 ton till 822 ton, varav 506 ton erfordrades under år 1945 och 316 ton under år 1946. Med järnvägsstyrelsen hade även diskuterats möjligheten av att utföra återledningen på den under byggnad varande järnvägslinjen Östersund—Storlien med aluminium. Härigenom skulle kopparbehovet för sistnämnda linje mins-

kas från 578 till 383 ton, fördelade med 193 ton under år 1944 och 190 ton under år 1945.

Kopparbehovet för linjen Östersund—Storlien skulle alltså härigenom minska med 195 ton, vilken kvantitet i sin helhet kunde överföras för täckande av en del av kopparbehovet för Västeråsbanan under år 1945, varigenom detsamma minskades från 506 till 311 ton. Genom denna överföring komme behovet av ny koppartilldelning för Västeråsbanan att nedgå till totalt $311 + 316 = 627$ ton.

För de båda järnvägslinjerna Östersund—Storlien och Stockholm—Tillberga—Köping skulle alltså kopparbehovet — under förutsättning att återledningarna utfördes med aluminium — bli följande:

	Järnvägslinje	1944	1945	1946	S:a
Av kommissionen tidigare reserverad koppartilldelning för linjen Östersund—Storlien	Östersund—Storlien	193	190	—	} 578 ton
Icke utnyttjad kvantitet för nysannämnda elektrifiering	Västeråsbanan	—	195	—	
Erforderlig ny koppartilldelning	›	—	311	316	627 ›
	Summa	193	696	316	1 205 ton

Kommissionen upplyser, att koppartillgången inom landet under innevarande och de nästföljande åren — under förutsättning att nuvarande importhinder komme att bestå — beräknades komma att successivt minska. Mot bakgrunden härav funne kommissionen starka skäl tala för återhållsamhet i fråga om den fortsatta järnvägs elektrifieringen. Därest enbart råvaruförsörjningssynpunkterna vore avgörande vid bedömningen av förevarande förslag, skulle kommissionen sålunda icke anse det tillrådligt, att ens den på nyss angivet sätt reducerade kopparkvantiteten, 627 ton, ställdes till förfogande för Västeråsbanans elektrifiering.

Järnvägsstyrelsen hade emellertid såsom ett starkt vägande skäl för den ifrågasatta elektrifieringen anfört, att det ur försvarsberedskapssynpunkt vore av största vikt, att den vid statens järnvägar förefintliga elektrifieringsorganisationen bibehölls, vilket enligt styrelsens mening knappast vore möjligt, om elektrifieringsarbetet icke finge drivas kontinuerligt. Kommissionen hade från försvarsstabens kommunikationsavdelning inhämtat yttrande beträffande värdet ur försvarssynpunkt av den av järnvägsstyrelsen omnämnda elektrifieringsorganisationen. Av yttrandet framginge, att det ur riksförsvarets synpunkt vore av utomordentlig betydelse, att en sådan beredskapsorganisation funnes vid järnvägarna, och att det av militära skäl vore av stor vikt, att denna organisation bibehölls i nuvarande omfattning.

Med beaktande av de skäl, som ur försvarssynpunkt förebragts, hade kommissionen icke ansett sig böra motsätta sig att 627 ton koppar ställdes till förfogande för Västeråsbanans elektrifiering, därav 311 ton under år 1945 och 316 ton under år 1946, dock under förutsättning dels att försörjningsläget icke ytterligare försämrades utöver vad nu kunde förutses, dels att ytterligare anspråk på koppar för elektrifiering icke framkomme från statens järnvägars sida under ifrågavarande år.

Försörjningsläget i fråga om bly kan enligt industrikommissionen för närvarande icke bedömas med större säkerhet på längre sikt. Under förutsättning att försörjningen icke försämras har den för Västeråsbanans elektrifiering erforderliga kvantiteten — beräknad till 650 ton — ansetts kunna ställas till förfogande under år 1945. Detsamma gäller med enahanda förbehåll den erforderliga järnkvantiteten, uppskattad till 4 720 ton.

I övrigt får jag beträffande innehållet i industrikommissionens utlåtande — vilket under nuvarande förhållanden ej torde böra i sin helhet här återgivas — hänvisa till handlingarna i ärendet, vilka komma att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott.

Telegrafstyrelsen har i sitt utlåtande i första hand redogjort för de ifrågasatta elektrifieringarnas inverkan på telegrafverkets anläggningar vid de berörda järnvägslinjerna och för de åtgärder, som i anledning härav ansetts påkallade. Vid sitt ställningstagande till den föreliggande framställningen har styrelsen förklarat sig icke ha något att erinra mot densamma under vissa i utlåtandet angivna förutsättningar, vilka i allmänhet äro av beskaffenhet att böra i hittills vanlig ordning beaktas i samband med avgörande av frågan om blivande koncession för de avsedda ledningsanläggningarna.

Med anledning av att järnvägsstyrelsen omnämmt, hurusom i telegrafverkets normala arbetsprogram inginge en större upprustning av anläggningarna utmed banan Stockholm—Västerås, för vilka kostnaderna uppginge till ca 9 000 000 kronor, upplyser telegrafstyrelsen, att denna uppgift avsåge utförande av en rikskabel Stockholm—Enköping—Västerås—Riddarhyttan, vilken enligt telegrafverkets preliminära planer skulle läggas omkring år 1947. Enär järnvägsstyrelsen antytt möjligheten av att denna kabel skulle kunna komma till stånd tidigare i samband med elektrifieringen, ville telegrafstyrelsen framhålla, att en sådan förskjutning icke vore möjlig, då den skulle betyda en genomgripande ändring av telegrafverkets kabelbyggnadsprogram och därvid medföra försening av andra planerade nödvändiga kabelanläggningar. En undersökning hade emellertid visat att, om rikskabel Stockholm—Västerås komme till stånd år 1947, de riksledningar som måste undanflyttas på grund av elektrifieringen kunde provisoriskt erhålla plats i befintlig rikskabel.

Beträffande den i järnvägsstyrelsens framställning angivna kostnaden å 1 400 000 kronor för undanflyttning av telegrafverkets ledningar framhåller telegrafstyrelsen, att denna kostnadsuppgift vore grundad på en av telegrafstyrelsen verkställd preliminär utredning, varför reservation måste göras för att kostnaden i verkligheten kunde bli något annorlunda vid en mera noggrann beräkning. I fråga om denna kostnadspost anför telegrafstyrelsen vidare, att nämnda flyttningskostnad avsåge, förutom vissa riksledningar, övriga befintliga telefonblankledningars — företrädesvis landsledningars — ersättande med ledningar av samma slag, framdragna på ur störningssynpunkt tillräckligt avstånd från banan. Nu förhölle det sig emellertid så, anför telegrafstyrelsen, att på några delsträckor, vilkas sammanlagda längd uppginge till flera mil, ledningarna vore så många, att det skulle innebära avsevärt slöseri med material och arbete att bygga nya blankledningsstolplinjer, som

med största sannolikhet inom kort måste ersättas med kablar, när nya förbindelser erfordrades till följd av växande trafik. Den enda praktiskt tillämpliga åtgärden bestode med hänsyn härtill däri, att redan i samband med elektrifieringen de ersättande ledningarna förlades i nya landskablar, för vilket ändamål givetvis en viss kvantitet koppar och bly måste tagas i anspråk. Det hade ej varit telegrafstyrelsen möjligt att under den korta tid, som stått till buds, beräkna denna metallåtgång. I samband härmed borde nämnas, att kablifieringens omfattning vore beroende av vissa andra ledningsomläggningar, vilka ännu ej hunnit projekteras i detalj. En utredning beträffande den erforderliga metallkvantitetens storlek vore emellertid igångsatt. Vid reserverande av erforderliga metallkvantiteter för elektrifieringen vore det således nödvändigt att även medräkna metallåtgången för nyssnämnda landskablar.

Sedermera har från telegrafstyrelsen meddelats, att enligt företagen utredning för telegrafverkets del till nödvändiga landskablar vid elektrifieringen erfordrades 170 ton koppar och 335 ton bly. Vid elektrifieringen komme dessutom att tagas i anspråk en del befintliga reserver i nuvarande rikskabel Stockholm—Västerås—Göteborg såsom ersättning för blanka riksledningar, vilka måste undanflyttas på grund av elektrifieringen. Härvid komme att nedtagas ca 150 ton koppar.

Statens industrikommission, som erhållit meddelande om dessa telegrafverkets metallbehov, har med hänsyn till den relativt obetydliga nettoökning av metallåtgången, som telegrafverkets behov medförde, icke av denna anledning velat motsätta sig elektrifieringen.

Riksräkenskapsverkets utlåtande är av följande lydelse.

Mot järnvägsstyrelsens föreliggande förslag har riksräkenskapsverket i sak intet att erinra.

Då de ifrågasatta elektrifieringsarbetena skola utföras av statens järnvägar för ett i realiteten av staten ägt järnvägsbolags räkning, har järnvägsstyrelsen följdriktigt föreslagit, att lån för ändamålet anvisas under fonden för låneunderstöd. När bolagets järnvägar om något år införlivas med statsbanenätet, skulle de å fonden för låneunderstöd för detta ändamål investerade medlen omföras till statens järnvägars fond.

Såsom framgår av proposition nr 98 till 1938 års riksdag har lån till det av vattenfallsstyrelsen ägda Motala ströms kraftaktiebolag utbetalats av vattenfallsstyrelsen.

Riksräkenskapsverket anser sig för nu ifrågavarande fall böra föreslå, att anslag för ändamålet anvisas såsom investeringsanslag för statens järnvägars fond samt att järnvägsstyrelsen följaktligen skall stå som långgivare till bolaget intill dess bolagets järnvägar blivit införlivade med statsbanenätet. Anslaget bör benämnas »Förslag för lån till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping» samt uppföras närmast under anslaget till förvärv av aktier i samma bolag.

Chefen för försvarsstaben har anfört följande.

En fortsatt elektrifiering av landets järnvägar innebär bland annat dels en ökad trafikkapacitet, dels ett minskat behov av importerade bränslen. Ur riksförvarets synpunkt är det därjämte av en utomordentlig betydelse, att

vid järnvägarna finnes en sådan beredskapsorganisation, att på de elektrifierade linjerna inträffade skador snabbt kunna repareras. I annat fall äventyras stridskrafternas koncentrerings och underhåll. Enligt vad som framgår av järnvägsstyrelsens skrivelse är det nödvändigt, att statens järnvägars elektrifieringsorganisation bibehålles i nuvarande omfattning, för att den skall hava godtagbar effektivitet ur beredskapssynpunkt. Det är därför av stor vikt att *den befintliga elektrifieringsorganisationens bibehållande i nuvarande omfattning möjliggöres* genom att ytterligare elektrifieringsarbeten påbörjas utöver de nu pågående på linjen Östersund—Storlien.

I princip föreligger således ur militär synpunkt önskemålet, att en fortsatt elektrifiering av landets järnvägsnät genomföres, dock under förutsättning att de elektrifierade järnvägarnas användbarhet i krig i erforderlig utsträckning säkerställles.

Den föreslagna elektrifieringen av bansträckan Stockholm—Tillberga—Köping är emellertid, särskilt som den icke framföres till banan Örebro—Krylbo, ur riksförsvarets synpunkt av väsentligt mindre värde än elektrifieringen av bland annat linjerna Boden—Haparanda och Uddevalla—Herrljunga. Eftersom framförallt tillgången på erforderlig material gör en begränsning av den fortsatta elektrifieringen nödvändig, böra därför ur försvarsynpunkt framför allt linjerna Boden—Haparanda och Uddevalla—Herrljunga i nu nämnd ordning elektrifieras tidigare än Stockholm—Tillberga—Köping.

Därest, trots vad ovan anförts, elektrifieringen av Stockholm—Tillberga—Köping beslutas, är det ur militär synpunkt nödvändigt, att den utföres enligt i Kungl. Maj:ts brev den 25 april 1932 givna bestämmelser och att erforderlig reparationsberedskap (reservmateriel, ångloksreserv o. s. v.) organiseras enligt för statens järnvägar gällande grunder.

Vid anmälan av frågan om elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien (propositionen 1943:195) hade jag att taga ståndpunkt till spörsmålet om elektrifieringsarbetenas omfattning under de närmaste åren. I avslutning till föreliggande utredning utgick jag därvid från att, även om elektrifieringsarbetena begränsades till enbart nämnda linje, 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 jag, med avvikelser från järnvägsstyrelsens i ärendet framlagda 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.

Enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit har det nu visat sig vara förenat med svårigheter att med enbart det år 1943 beslutade elektrifieringsföretaget utnyttja den till ett minimum reducerade elektrifieringsorganisationen. De begränsningar i möjligheterna till en rationell arbetsorganisation, som betingas av klimatförhållandena i Norrland, göra det önskvärt att en komplettering av arbetsprogrammet med något till sydligare delar av landet förlagt elektrifieringsföretag kan komma till stånd. Utan en sådan komplettering torde med

Departements-
chefen.

hänsyn till nu förebragta omständigheter det hittills beslutade elektrifieringsprogrammet åtminstone mot slutet av nästkommande år och därefter bliva för knappt såsom arbetsunderlag för den elektrifieringsorganisation inom statens järnvägar, vars uppehållande måste anses vara av betydande vikt ur försvarsberedskapssynpunkt.

Då det gällt att bedöma, vilket elektrifieringsföretag som vid en komplettering av arbetsprogrammet borde i första hand ifrågakomma, har järnvägsstyrelsen erinrat, att styrelsen år 1943 för sin del föreslagit en elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla parallellt med elektrifieringen av linjen Östersund—Storlien samt att 1943 års riksdag uttalat sig för att förstnämnda linje borde omläggas för elektrisk drift så snart tidsförhållandena det medgäve. För egen del har jag i riksdagsdebatten om elektrifiering av linjen Östersund—Storlien anslutit mig till tanken på en turordning i elektrifieringsarbetena, enligt vilken omläggning till elektrisk drift av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla borde komma närmast efter nu pågående elektrifieringsarbeten. Fråga har sedermera uppkommit om elektrifiering inom en relativt nära framtid av linjen Lund—Kävlinge—Landskrona med bilinjen Landskrona—Billeberga (jfr interpellationssvar i första kammaren den 15 mars 1944, prot. nr 10, s. 14).

Spörsmålet om elektrifieringsprogrammets inriktning för den närmaste framtiden har emellertid kommit i ett ändrat läge genom det beslut, som numera fattats om förstatligande av driften vid de järnvägar, vilka ägas och drivas av Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag. Enligt det förslag, som nyligen godkänts av riksdagen, skall staten från och med den 1 juli 1944 förvärva aktiemajoriteten i nämnda bolag. Vid framläggandet av detta förslag har förutsatts, att bolagets järnvägar inom en nära framtid skulle bliva direkt inlemmade i statsbanenätet. Vid sådant förhållande har järnvägsstyrelsen funnit en elektrifiering av Västeråsbanans huvudlinjer böra i första hand ifrågakomma. Den utredning, som järnvägsstyrelsen i ärendet förebragt, har synts styrelsen giva vid handen, att ur de olika synpunkter, vilka vid elektrifieringsfrågans behandling komma i betraktande, Västeråsbanans trafikstarkaste bansträckor böra komma i fråga till elektrifiering framför andra ännu icke elektrifierade järnvägar inom landet.

Jag vill i detta sammanhang erinra, att investeringsutredningen i sitt nyligen avgivna betänkande med förslag till investeringsreserv av statliga, kommunala och statsunderstödda anläggningsarbeten för budgetåret 1944/45 (SOU 1944: 12 och 13) ingående behandlat frågan, vilka banelektrifieringsarbeten som borde upptagas i en dylik reserv att utnyttjas vid en eventuell arbetsmarknadskris i samband med ett vapenstillestånd. Investeringsutredningen har därvid uttalat sig för att — sedan frågan om statsförvärv av Västeråsbanan syntes komma att lösas inom den närmaste framtiden — elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping borde komma i främsta rummet bland elektrifieringsarbetena. Sedan utredningen erfarit, att järnvägsstyrelsen avsåg att i vanlig ordning framlägga förslag om påbörjande av elektrifiering av Västeråsbanan, har utredningen i sina investeringsplaner redovisat detta före-

tag bland de ordinarie arbetena för budgetåret 1944/45. Såsom investeringsreserv har utredningen främst upptagit elektrifiering av linjen Lund—Kävlinge—Landskrona med Landskrona—Billeberga samt påbörjande av elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla. Med hänsyn till de speciella arbetsmarknadsförhållandena inom Västernorrlands län har utredningen vidare såsom investeringsreserv upptagit vissa banförbättringsarbeten å ostkustbanan med bilinjer, avsedda såsom förberedelse till en kommande elektrifiering av nämnda bana.

Då staten enligt de av riksdagen godkända preliminära avtalen från och med den 1 juli 1944 erhåller bestämmanderätten över Västeråsbanan, anser jag för egen del starka skäl tala för att en elektrifiering av den i nämnda bana ingående huvudlinjen Stockholm—Tillberga—Köping omedelbart kommer till stånd. Bland de rationaliseringsåtgärder, för vilka statsförvärvet av Västeråsbanan öppnar möjlighet, framstår med hänsyn till denna järnvägslinjes särskilda transportuppgifter en elektrifiering såsom mycket betydelsefull. Den föreliggande utredningen visar också, att en elektrifiering av ifrågavarande linje kan väntas giva bättre ekonomiskt utbyte än omläggning till elektrisk drift av varje annan i statens hand varande, ännu ej elektrifierad järnvägslinje. Vad chefen för försvarsstaben i sitt utlåtande anfört synes mig icke vara ägnat att föranleda ett frångående av det resultat, vartill järnvägsstyrelsen kommit. Med anledning av vad försvarsstabschefens utlåtande innehåller beträffande den militära betydelsen av elektrifieringens framförande till Örebro—Krylbo-banan vill jag erinra, hurusom i propositionen 1944: 186 förutsatts, att elektrifieringen jämväl borde omfatta den trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösund tillhöriga sträckan Köping—Frövi samt att järnvägsstyrelsen härom skulle söka uppnå överenskommelse med nämnda bolag. Järnvägsstyrelsen har också i sitt förslag beträffande energiförsörjningens ordnande räknat med en sådan utsträckning av elektrifieringen.

På grund av vad här anförts är jag beredd att i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag tillstyrka en omedelbar elektrifiering av bansträckan Stockholm—Tillberga—Köping, oavsett den förskjutning i det hittills tänkta elektrifieringsprogrammet, som härav föranledes.

I likhet med järnvägsstyrelsen och investeringsutredningen anser jag, att företaget bör upptagas såsom ordinarie arbete att utföras oavsett huruvida förhållandena påkalla ianspråktagande av arbeten avsedda såsom investeringsreserv vid en arbetsmarknadskris.

Av industrikommissionens utlåtande framgår, att svårigheter föreligga att tillgodose det för elektrifieringen föreliggande behovet av vissa metaller, främst koppar. I viss mån komma metallsvårigheterna att ökas på grund av det behov av koppar och bly, som för elektrifieringsarbetets genomförande uppstår jämväl för vissa kabelanläggningar i och för undanflyttning av telegrafverkets ledningar. Kommissionen har dock ansett sig kunna tillstyrka elektrifieringsföretagets genomförande under förutsättning bland annat, att koppar för vissa ändamål såväl vid detta företag som för elektrifieringen av linjen Östersund—Storlien utbytes mot aluminium, varigenom en minskning

av kopparbehovet inträder. Enligt min mening är här ifrågavarande elektrifieringsföretag såväl ur järnvägsekonomisk synpunkt som med hänsyn till försvarsberedskapen av den betydelse, att dess igångsättande bör beslutas oavsett rådande vanskligheter i materialhänseende. Frågan om möjligheterna att förbättra kopparförsörjningen är för närvarande föremål för övervägande. På resultatet av detta övervägande torde få bero, i vad mån den av järnvägsstyrelsen planerade takten för företagets utförande kan behöva jämkas.

Av vad jag yttrar i annat sammanhang denna dag framgår, att jag tillstyrker investeringsutredningens förslag om upptagande å allmän beredskapsstat för nästkommande budgetår av anslag, avsedda att möjliggöra igångsättande av elektrifiering av linjerna Lund—Kävlinge—Landskrona med Landskrona—Billeberga samt Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla ävensom utförande av vissa banförbättringsåtgärder å ostkustbanan såsom förberedelse till en blivande elektrifiering av sistnämnda bana. Därjämte förordar jag anvisande av medel för en del banförbättringsarbeten såsom förberedelse till elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med bilinjen Smedberg—Lysekil. Huruvida och i vad mån de såsom investeringsreserv å beredskapsstaten upptagna elektrifieringsföretagen kunna, om arbetsmarknadsläget det påkallar, komma till utförande inom den närmaste tiden, blir uppenbarligen väsentligen beroende av materialförsörjningsfrågan och i första hand av tillgången på koppar.

Järnvägsstyrelsens förslag beträffande sättet för ordnande av energitillförseln för en elektrifiering av Västeråsbanan samt i fråga om övriga med elektrifieringen förbundna detaljspörsmål hava ej givit mig anledning till erinran. Mot styrelsens beräkningar rörande elektrifieringskostnaderna har jag ej heller, såvitt nu kan bedömas, något att invända. Jag tillstyrker sålunda, att av de beräknade kostnaderna — totalt angivna till 28 740 000 kronor — ett belopp av 12 500 000 kronor anvisas för budgetåret 1944/45 för arbetenas påbörjande. Jag biträder även styrelsens förslag om anvisande av ett särskilt anslag å 1 850 000 kronor för att täcka kostnaderna för den omformarstation i närheten av Stockholm, som avses för inmatning av elektrisk energi till såväl här ifrågavarande som vissa andra banlinjer. Anslaget bör lämpligen anvisas såsom tilläggsanslag till det av riksdagen för nästa budgetår redan beviljade anslagsbeloppet å 6 100 000 kronor till Anläggningar för elektrisk tågdrift.

Med avseende å formerna för finansiering av de egentliga elektrifieringsarbetena har järnvägsstyrelsen föreslagit, att erforderligt anslag skulle under fonden för låneunderstöd upptagas för tillhandahållande åt Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag av lån till kostnaderna för elektrifieringsarbetena, vilka skulle utföras av statens järnvägar i egenskap av entreprenör åt bolaget. Riksräkenskapsverket har däremot förordat, att medel för ändamålet skulle anvisas såsom investeringsanslag under statens järnvägars fond samt att järnvägsstyrelsen följaktligen skulle stå såsom långivare till bolaget intill dess bolagets järnvägar blivit infogade i statsbanenätet. Då

den av riksräkenskapsverket förordade finansieringsformen synes mig ur praktiska synpunkter äga företräde, tillstyrker jag ämbetsverkets förslag.

På grund av vad jag här anfört får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1944/45 anvisa

dels till Förlag för lån till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping ett investerings-

anslag av kronor 12 500 000,

dels ock till Ytterligare medel till anläggningar för elektrisk tågdrift ett investeringsanslag av .. kronor 1 850 000.

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

Ur protokollet:

Sigurd Lang.