

## Nr 196.

Ankom till riksdagens kansli den 13 juni 1944 kl. 1 em.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av järnvägslinjen Stockholm—Tillberga—Köping.*

(4:e avd.)

I propositionen nr 279 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 12 maj 1944, föreslagit riksdagen att å kapitalbudgeten under Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, för budgetåret 1944/45 anvisa *dels* till Förslag för lån till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping ett investeringsanslag av 12 500 000 kronor, *dels ock* till Ytterligare medel till anläggningar för elektrisk tågdrift ett investeringsanslag av 1 850 000 kronor.

Innevarande års riksdag har bifallit av Kungl. Maj:t framlagt förslag om förvärv av aktiemajoriteten i Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag (prop. nr 186, skriv. nr 276).

Järnvägsstyrelsen har i sin skrivelse den 30 mars 1944 framlagt utredning och förslag om elektrifiering av bandelen Stockholm (Tomtebodå)—Tillberga—Köping.

Den totala kostnaden för elektrifieringen har styrelsen, vid 1944 års prissförhållanden, beräknat till 28 740 000 kronor. Den beräkningsbara besparingen i driftkostnaden genom elektrifieringen uppginge till 1 201 000 kronor eller 4,2 procent av den totala anläggningskostnaden. Motsvarande procenttal för tidigare undersökta linjer utgjorde:

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

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 beräknade 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 i det förstnämnda delbeloppet ingående, till 560 000 kronor beräknad andel av kostnaderna för en ny omformarstation i stockholmstrakten, för vilken medel böra anvisas under anslagsrubriken Anläggningar för elektrisk tågdrift, 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.

Utlåtanden hava i ärendet avgivits av *statens industrikommission, telegrafstyrelsen, riksräkenskapsverket* och *chefen för försvarsstaben*, vilken sistnämnde chef emellertid uttalat, att ur försvarssynpunkt linjerna Boden—Haparanda och Uddevalla—Herrljunga borde elektrifieras tidigare än linjen Stockholm—Tillberga—Köping.

*Departementschefen* har för egen del anfört bland annat följande.

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 anslutning 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 avvikelse 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 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 förststatligande 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 bli 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 företag 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 kom-

mer till stånd. Bland de rationaliseringsåtgärder, för vilka statsförvärvet av Västeråsbanan öppnar möjlighet, framstår med hänsyn till denna järnvägs-linjes särskilda transportuppgifter en elektrifiering såsom mycket betydelsefull. Den föreliggande utredningen visar också, att en elektrifiering av ifråga-varande linje kan väntas giva bättre ekonomiskt utbyte än omläggning till elektrisk drift av varje annan i statens hand varande, ännu ej elektrifierad järnvägslinje. 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 ifrågasvarande 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 resultaten av detta övervägande torde få bero, i vad mån den av järnvägsstyrelsen planerade takten för företagets utförande kan behöva jämkas.

*Utskottet.* Av utredningen framgår att järnvägslinjen Stockholm—Tillberga—Köping i fråga om trafikomfattning väl kan mäta sig med statens järnvägars huvudlinjer, vartill som ytterligare skäl för en elektrifiering talar att den å bana framförda tunga godstrafiken liksom persontrafiken av förortskaraktär är särskilt betydande. Med åberopande av vad sålunda och i övrigt i propositionen anförts får utskottet tillstyrka densamma.

Genom ett beslut om elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping skulle uppstå en ytterligare förskjutning av elektrifieringen av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalle. Såsom av 1943 års riksdag framhållits får det emellertid bestämt förväntas att så snart tidsförhållandena det medgiva förslag framlägges om den elektriska driftens utsträckning jämväl till nämnda linjer.

Med åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

att riksdagen må under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1944/45 anvisa

a) till *Förlag för lån till Stockholm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag för elektrifiering av linjen Stockholm—Tillberga—Köping* ett investeringsanslag av 12 500 000 kronor;

b) till *Ytterligare medel till anläggningar för elektrisk tågdrift* ett investeringsanslag av 1 850 000 kronor.

Stockholm den 13 juni 1944.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Pauli, Gränebo, Sven Larsson, Bernhard Nilsson, Bäckström, Bäcklund, Holmström, Karl Andersson, Gustaf Iwar Anderson* och *Ivar Persson*; samt

från andra kammaren: herrar *Törnkvist, Skoglund* i Doverstorp, *Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästbol, *Danielsson, Ward, Persson* i Falla, *Persson* i Tidaholm, *Olsson* i Kullenbergstorp, fru *Alvén* och herr *Akerström*.