

## Nr 127.

Av herr **Mannerskantz m. fl.**, *angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet.*

I en till Konungen ställd skrivelse av den 31 augusti 1946 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet. Elektrifieringsprogrammet omfattar ett antal bandelar med en sammanlagd längd av cirka 1 250 bankilometer. Det vore önskvärt, att detta program kunde genomföras under loppet av en femårsperiod med ett årligt anslag av 33 miljoner kronor. Därest materialsvårigheter och bristande tillgång på arbetskraft bleve bestående under längre tid med framtvingande av en sänkning av arbetstakten, borde det enligt styrelsen icke vara möjligt att stanna vid ett lägre produktionsminimum än 125 kilometer bana per år, varvid det föreslagna programmet skulle kunna genomföras under en tioårsperiod med en i förhållande till förstnämnda alternativ till hälften reducerad årskostnad. Styrelsen har med skärpa framhållit vikten av att vissa materielbeställningar snarast inordnas i industriens leveransprogram, enär följden i annat fall skulle bli ett avbrott i elektrifieringsarbetet, då de nu pågående arbetena avslutats. För undvikande därav och för fullföljande av sådana beställningar, vid vilka betydande förskottslikvider utginge, samt även för vissa förberedelsearbeten torde å tilläggsstat för innevarande budgetår anvisas ett belopp av 10 miljoner kronor.

Elektrifieringsarbetet vid statens järnvägar har under krigsåren och tiden därefter bedrivits i en takt, som mera bestämts av läget på arbetsmarknaden och tillgången på material än av till förfogande ställda anslag. Icke ens det hittillsvarande elektrifieringsprogrammet har alltid kunnat föras framåt med den snabbhet, som ur trafiktekniska och drifteknomiska synpunkter varit önskvärt. Under senaste kalenderår lär även en åtstramning ha förmärkts, i det att leveranstiderna förlängts för flertalet av de effekter, som elektrifieringsarbetet kräver. Järnvägsstyrelsen lär därför vid olika tillfällen ha måst revidera sitt program, och ett antal viktiga, tidigare beslutade arbeten ha ytterligare försenats.

Denna försening, som jämförd med de ursprungliga planerna uppgår till cirka  $\frac{3}{4}$  år, medför en icke önskvärd fördröjning av rationaliseringsarbetet inom den betydelsefulla sektor av landets kommunikationsväsende, som järnvägsnätet utgör.

I årets statsverksproposition, Bilaga 27: Kapitalbudgeten: Kommunikationsdepartementet, framhåller även föredragande departementschefen så-

som önskvärt, att de fortsatta elektrifieringsplanerna genomföras i ett sammanhang och under relativt kort tidrymd. Detta arbete borde enligt föredraganden icke bedrivas i lägre takt än som motsvarar 125 bankilometer per år, men om möjligt i betydligt högre takt. Den av järnvägsstyrelsen för de planerade elektrifieringsarbetena beräknade räntabiliteten av mellan 3,5 och 6 procent anser departementschefen tillfredsställande under framhållande samtidigt av att densamma skulle göra elektrifieringen ekonomiskt motiverad. Därefter diskuteras de materiella förutsättningarna för programmets genomförande. Sålunda skulle räls, som erfordras för banförstärkning av de linjer, som äro planerade att elektrifieras, enligt statsrådet icke kunna framskaffas i erforderliga mängder förrän efter en ytterligare utvidgning av den svenska järnindustrien, då tillgängliga rälskvantiteter i första hand borde gå till rälsutbyten och i andra hand till dubbelspårsanläggningar å västra stambanan. Även kabelförsörjningen skulle bereda svårigheter, och slutligen skulle de planerade arbetena ställa stora anspråk på den redan hårt belastade elektriska industrien.

Med hänsyn till dessa omständigheter har statsrådet ansett sig böra förorda ett uppskov med fullföljandet av statsbanenäts elektrifiering och vill sålunda icke tillstyrka det av järnvägsstyrelsen äskade anslaget å 10 miljoner kronor för nästa budgetår.

Därest denna ståndpunkt accepteras av riksdagen, uppstår snart — redan i mitten av år 1949 — ett avbrott i det elektrifieringsarbete, som hittills fortlöpande bedrivits sedan 1930. Järnvägsstyrelsen, som vid olika tillfällen haft anledning att överväga denna eventualitet, har också klargjort dess konsekvenser, senast i ovannämnda skrivelse den 31 augusti 1946. Underlåtenhet att investera kapital i nya banelektrifieringar kommer sålunda att medföra kapitalbehov inom andra områden av järnvägsdriften, såsom anskaffning av därav föranlett ytterligare vagnmaterial och även i stor utsträckning för förnyelse av den föråldrade och utslitna ånglokparken. Vagnmaterialet utnyttjas nämligen väsentligt sämre i ångdrift än i eldrift, och ångloken lära dessutom med få undantag ha nått den ålder, då de måste ersättas av nya. Väljes alternativt uppskov med fortsatt elektrifiering kommer därför den statsfinansiella, temporära besparingen därav att på något längre sikt motvägas av ökade utgifter för anskaffning av annan järnvägsmateriel, som ej heller medgiver en sådan förräntning som eldriften. Ångdriften vid järnvägarna är för närvarande oerhört kostnadskrävande, beroende på de höga bränslepriserna. Enligt statens järnvägars statistik för år 1945 voro maskinavdelningens kostnader per 1 000 bruttonkilometer för elektrolok 1 krona 86 öre och för ånglok 18 kronor 22 öre eller således nära 10 gånger högre. Därvid har räknats med ett konsumtionspris av 65 kronor per ton utländska stenkolk och 23 kronor 25 öre per kubikmeter lokved.

Då det förefaller föga troligt, att nämnda bränslekostnader komma att

sjunka mera nämnvärt under de närmaste åren, synes fortsatt järnvägs-  
elektrifiering kunna medföra en avsevärd sänkning av statens järnvägars  
driftkostnader samtidigt som detta skulle medföra uppenbara trafiktekniska  
fördelar speciellt för de landsändar, som hittills blivit försummade vid elek-  
trifieringsutbyggnaden. Dessutom minskas behovet av utländska stenkol,  
varvid därigenom frigjorda kvantiteter kunna ställas till industriens för-  
fogande, och slutligen sparas betydande mängder svenskt trä undan bränsle-  
konsumtion för att i stället kunna föras ut i såväl den svenska som den  
utländska marknaden i förädlad skick. Under år 1945 konsumerade statens  
järnvägar cirka 66 500 ton utländska stenkol och 1,7 miljoner kubikmeter  
lokved, och under tiden januari—oktober 1946 har förbrukningen uppgått  
till cirka 142 000 ton respektive 1,2 miljoner kubikmeter.

Det torde därför med skäl kunna ifrågasättas, huruvida icke redan nu  
bör beslutas, att de av järnvägsstyrelsen planerade elektrifieringsarbetena  
skola genomföras, eventuellt med företräde framför vissa andra föreslagna  
arbeten inom järnvägens område såsom rälsutbyten och dubbelspårsanlägg-  
ningar, därest det verkligen anses, att alla dessa arbeten tillsammans skulle  
kunna rubba den samhällsekonomiska investeringsbalansen. Sådana inve-  
steringar, som endast företagas i syfte att öka bekvämligheten och person-  
tågshastigheten, samtidigt som de resultera i höjda driftkostnader, synas  
under nuvarande förhållanden icke vara lika starkt motiverade som fort-  
satta elektrifieringsarbeten. Inskränkas arbetena med dubbelspår, rälsbyten  
m. m. till vad som kan motiveras med hänsyn endast till driftekonomin  
och trafiksäkerheten, torde tillgången på såväl material som arbetskraft  
under de närmaste åren kunna möjliggöra fortsatt elektrifiering av statens  
järnvägars linjer i den arbetstakt, som järnvägsstyrelsen angivit såsom  
produktionsminimum eller med omkring 125 bankilometer per år.

Bland de större elektrifieringsföretag, som av järnvägsstyrelsen planerats,  
märkes Uddevalla—Strömstad, ostkustbanan, Borås—Alvesta—Karls-  
krona—Kalmarjärnvägen samt Ludvika—Tillberga—Salalinjen. Vad den  
förstnämnda bandelen beträffar, har just i dagarna konstaterats inom järn-  
vägsstyrelsen, att erforderliga materielkvantiteter finnas tillgängliga för  
dess elektrifiering. Vidare är att märka att riksdagen 1945 uttalade sig för  
att denna elektrifiering skulle komma till stånd samt att 1946 års riksdag  
anvisat belopp för påbörjande därav under innevarande budgetår. Det torde  
sålunda icke vara skäl att nu rygga dessa beslut. Angående ostkustbanan  
kan framhållas, att norra stambanan är hårt ansträngd, varför det av tra-  
fiktekniska och säkerhetsmässiga skäl skulle vara lämpligt om en del av  
trafiken på denna bana skulle kunna överföras till ostkustbanan sedan  
denna elektrifierats. Att en elektrifiering av denna bana på dessa grunder  
är motiverad kan indirekt utläsas ur järnvägsstyrelsens under hand änd-  
rade inställning till denna fråga. Därest ostkustbanan icke kommer att  
elektrifieras, blir det inom den närmaste framtiden helt enkelt nödvändigt

att bygga en ny omformarstation i Bollnästrakten enbart för att förstärka elförsörjningen mellan Ljusdal och Ockelbo, som med hänsyn till trafikintensiteten nu är för svag. Detta skulle emellertid icke vara nödvändigt, om ostkustbanan elektrifieras, då en omformarstation kommer att byggas i Söderhamnstrakten, vilken i sådant fall även skulle kunna mata sträckan Ljusdal—Ockelbo. Linjen Borås—Alvesta bör enligt 1945 års riksdags beslut elektrifieras såsom en naturlig följd av införandet av eldrift å linjen Varberg—Borås—Herrljunga. I detta sammanhang uttalade även riksdagen sig för en elektrifiering av linjerna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar med särskild hänsyn till förstnämnda banas militära betydelse. Linjen Ludvika—Tillberga—Sala bör enligt järnvägsstyrelsens skrivelse av den 31 augusti 1946 elektrifieras på ett relativt tidigt stadium bland annat av den orsaken, att enligt det mellan järnvägsstyrelsen och Västerås stad av 1945 års riksdag godkända avtalet angående vissa markfrågor måste den nuvarande ångloksstationen i Västerås nedläggas före den 1 januari 1953. Om de betydande kostnader, som äro förenade med uppförandet av en ny ånglokstation av jämförlig storlek, skola kunna undvikas, måste också ifrågavarande elektrifiering vara slutförd före sistnämnda datum.

Hade icke även andra omedelbara krav ställts på landets produktionsförmåga, torde ett avbrott i det planerade fortsatta elektrifieringsprogrammet icke ha kommit i fråga. Det är visserligen riktigt, att situationen nu kräver återhållsamhet även på detta område, men emellan ett fullständigt avbrott och en om än i ringa omfattning pågående fortsatt utbyggnad av järnvägs elektrifieringen är steget stort.

Det förstnämnda alternativet medför en oviss trafikteknisk utveckling med stora risker i olika hänseenden. Därigenom nödvändiggörs en relativt oekonomisk anskaffning av ytterligare vagnmateriel och ånglok, vilka sistnämnda med hänsyn till sysselsättningsgraden inom den tunga mekaniska verkstadsindustrien och dess exportförpliktelser torde vara betydligt mera svåranskaffbara än ellok. Dessutom kan uppenbarligen den fortsatta utvecklingen inom elektroteknikens område bliva lidande på att utsättas för ett fullständigt avbrott när det gäller att utprova nya elloktyper m. m. Som en liten jämförelse kan här nämnas, att Schweiz under krigsåren forcerat och slutfört elektrifiering av hela järnvägsnätet trots att arbetskrafts- och materielsvårigheterna där torde ha varit större än i vårt land.

Det andra av de ovannämnda alternativen ger en klar linje för det fortsatta elektrifieringsarbetet och erbjuder också i långt högre grad än det förstnämnda möjligheter att utnyttja de lättnader på arbetsmarknaden och i fråga om materialsituationen, som framdeles kunna uppstå och som måhända kunna komma fortare än vad nu förutses. Det beslut i denna fråga, som nu måste fattas, får ju sina mera påtagliga verkningar först om bortåt 3 år. Vidare är det långt ifrån otänkbart att situationen på arbetsmarknaden och beträffande materialförsörjningen lättat vid denna tid-

punkt. Även med hänsyn till nuvarande läge torde det icke vara omöjligt att etappvis genomföra den av statens järnvägar planerade elektrifieringen. Något hinder på detta område för en fortsatt elektrifiering torde icke föreligga.

Vad beträffar kabelförsörjningen torde även denna fråga kunna ordnas. Leveranstiden på dessa effekter är sålunda för närvarande endast cirka 1 år mot 2 à 3 år för omformare och ellok. Alternativet bör ej ställas så, att antingen skall vattenkraften och därtill hörande ledningar för överföring utbyggas eller också banelektrifieringen. Dessa åtgärder, som på ett naturligt sätt komplettera varandra, böra i stället gå hand i hand. Även med hänsyn till de ekonomiska och trafiktekniska fördelar, som det fortsatta elektrifieringsprogrammets realiserande erbjuder, synas de uppgjorda planerna i möjligaste mån böra komma till utförande.

Det nu anförda leder till att kontinuiteten i elektrifieringsarbetet bör tryggas. Det vore därför naturligt, om genom riksdagens försorg från järnvägsstyrelsen inhämtades uppgift om det minsta anslag, som erfordras för nästa budgetår härför. Bland annat den omständigheten, att elektrifieringsarbetet redan utsatts för fördröjning, giver anledning att antaga, att nämnda medelsbehov kan begränsas till en betydligt lägre summa än den som järnvägsstyrelsen äskade i sin skrivelse av den 31 augusti 1946. Ur den samhälleliga investeringsbalansens synpunkt torde detta belopp icke spela någon roll, särskilt om summan betydligt kan reduceras från 10 miljoner kronor. Om så likväl skulle anses vara fallet återstår möjligheten att i stället inskränka på planerade rälsbyten och dubbelspårsanläggningar enligt vad ovan antytts. Att märka är att elektrifiering av en bandel icke fordrar rälsutbyten. Tåghastigheten blir likväl större på grund av ellokens snabbare accelerationsförmåga och jämnare gång, även om densamma givetvis betydligt kan ökas om rälsutbyte sker.

Därför föreslås,

att riksdagen *dels* i princip fattar beslut om fastställande av järnvägsstyrelsens i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 31 augusti 1946 angivna elektrifieringsprogram, att utföras i den takt, som möjliggöres av den framtida tillgången på arbetskraft och materiel,

*dels* ock, sedan närmare uppgift till ledning därför infordrats från järnvägsstyrelsen, måtte anvisa lämpligt investeringsanslag för budgetåret 1947/48 till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet, varvid möjligheterna till motsvarande besparingar å andra punkter enligt vad ovan antytts böra tillvaratagas.

Stockholm den 23 januari 1947.

Axel Mannerskantz.

Gustav Velander.

Carl Sundberg.

Olof Löthner.

Ivar Ekströmer.