

Nr 67.

Ankom till riksdagens kansli den 10 mars 1939 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banan Långsele—Boden.

(4:e avd.)

I propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1939/40 har Kungl. Maj:t i avseende å kapitalinvesteringar för statens järnvägar (punkt 42, sid. 94—96, av det vid propositionen under rubrik »Kapitalbudgeten, Bil. 4» fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1939) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till elektrifiering av banan Långsele—Boden för budgetåret 1939/40 beräkna ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 27 januari 1939 dagtecknad proposition, nr 73, föreslagit riksdagen att till elektrifiering av banan Långsele—Boden för budgetåret 1939/40 såsom kapitalinvestering under rubrik Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

Den nu framlagda reviderade utredningen utvisar, att kostnaderna för elektrifieringsföretaget kunna beräknas uppgå till 33.61 milj. kronor, innebärande i jämförelse med 1937 års utredning en stegring med 5.41 milj. kronor. Kostnadsökningen sammanhänger med dels det förhållandet, att ett större antal omformare än vad som tidigare beräknats ansetts erforderligt, dels den inträdda allmänna prisstegringen å materiel och arbete, dels den omständigheten, att något mera omfattande och kostnadskrävande omläggningar av banan än som tidigare förutsatts visat sig önskvärda och behövliga, dels ock slutligen att ytterligare ett antal rälsbussar funnits böra anskaffas. En jämförelse mellan 1937 års beräkningar och de nu framlagda beräkningarna lämnas i efterföljande sammanställning.

| | Nu verkställd utredning | 1937 års utredning |
|---|----------------------------|-----------------------|
| | K r o n o r. | |
| Överföringsanläggningen | 14,500,000 | 12,370,000 |
| Ändringsarbeten: | | |
| hänförliga till statens järnvägar | 9,360,000 | 8,360,000 |
| å telegrafverkets ledningar | 1,890,000 | 1,890,000 |
| Elektriska lok m. m. och elektriska vagnuppvärmningsanordningar | 7,860,000 | 5,580,000 |
| Summa kronor | 33,610,000 | 28,200,000. |

Mot de stegrade kostnaderna svarar en ökning av det belopp, varmed driftsutgifterna efter elektrifieringen beräknas nedgå. Denna nedgång av driftsutgifterna utgör enligt de nya beräkningarna 590,000 kronor mot 571,000 kronor enligt 1937 års kalkyler. Skillnaden mellan dessa två belopp, 19,000 kronor, är emellertid icke tillräcklig för att kompensera den ökade räntebelastningen. Sålunda beräknas räntabiliteten sjunka från tidigare kalkylerade 2.02 procent till 1.76 procent.

Det har förutsatts, att arbetena skulle bedrivas i en sådan takt, att elektrisk drift skulle kunna upptagas på sträckan Långsele—Vännäs den 1 oktober 1941 och på sträckan Vännäs—Boden den 1 maj 1943. Enligt den i anslutning här till föreslagna anslagsplanen skulle det för elektrifieringsföretaget erforderliga anslagsbeloppet å sammanlagt 33.61 milj. kronor fördelas å budgetåren 1939/40—1942/43 med följande belopp, nämligen 8 milj., 12 milj., 10 milj. respektive 3.61 milj. kronor.

Departementschefen har i ärendet anfört i huvudsak följande.

Beträffande de olika synpunkter, som kunna anläggas på spörsmålet, torde jag kunna hänvisa till vad dåvarande departementschefen anförde i propositionen nr 103 till 1937 års riksdag ävensom statsutskottets däröver avgivna utlåtande nr 49. I detta sammanhang vill jag emellertid framhålla betydelsen av att under nu försiggående hastiga utveckling å olika områden av kommunikationsväsendet arbetet med höjande av statens järnvägars tekniska standard icke avstannar. I annat fall kan inträffa, att statens järnvägar icke längre i den omfattning och på det sätt, som är önskvärt, kunna fylla sin viktiga uppgift att utgöra huvudådror i vårt lands samfärdselnät. Vad särskilt angår den nu ifrågakommande bansträckan skulle en elektrifiering av densamma innebära, att en sammanhängande elektrifierad linje skulle erhållas från Riksgränsen i norr till Skåne i söder. Att en tåg tjänst med ensartad driftsform å nämnda bansträcka skulle innebära avsevärda fördelar ur, bland annat, driftsteknisk synpunkt torde vara tydligt. Betydelsen av att för tågdriften kunna använda inhemsk drivkraft bör också i detta sammanhang beaktas. Med hänsyn till den rutin och effektivitet, som den nuvarande elektrifieringsorganisationen med dess arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel under de gångna åren förvärvat, måste det jämväl ur organisatorisk och arbetsteknisk synpunkt innebära påtagliga fördelar, att elektrifiering av banan Långsele—Boden kan företagas i omedelbar anslutning till de företag, som nu stå inför sin fullbordan.

Utskottet.

Såsom utskottet tidigare vid olika tillfällen framhållit, får järnvägslektrifieringen betraktas som ett led i vårt järnvägsväsendes tekniska anpassning efter tidsutvecklingen med dess högt drivna krav på snabba samfärdsmedel. Rent driftstekniskt synes det lämpligt att i anslutning till de snart avslutade elektrifieringsarbetena upp till Östersund och Långsele motsvarande arbeten igångsättas å den cirka 500 km. långa linjen Långsele—Boden, där förbindelse uppnås med den redan tidigare elektrifierade riksgränsbanan. Särskilt sistnämnda förhållande har av chefen för försvarsstaben framhållits som värdefullt, då genom den rörliga elektriska materielens friare användning över hela statsbanenätet statens järnvägars militära användbarhet ökas.

Elektrifieringsföretagets räntabilitet har av järnvägsstyrelsen rent siffermässigt sett uppskattats till allenast 1.76 procent. De totala anläggningskostnaderna hava numera beräknats till 33.6 miljoner kronor mot 28.2 miljoner kronor 1937. I det nu beräknade totalbeloppet ingår emellertid en post på 4 miljoner kronor till förbättringsarbeten på bana och broar, varjämte kostnaderna för »elektriska lok m. m. och elektriska vagnuppvärmningsanordningar» upptagits med ett från 5.6 till 7.9 miljoner kronor ökat belopp.

Trots den betydligt större kapacitet, som banan sålunda erhåller efter elektrifieringen, har dock ej räknats med några ökade trafikinkomster. Den ökade trafikkapaciteten ger enligt utskottets mening rätt hysa förväntningar på en mera gynnsam framtida avkastning från anläggningen.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *elektrifiering av banan Långsele—Boden* för budgetåret 1939/40 såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

Stockholm den 10 mars 1939.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Gränebo, Nilsson* i Malmö, *Asplund, Andersson* i Fäلتenberg, *Nilsson* i Landeryd, *Ström* i Lidköping, *Larsson* i Varberg, *Sundberg, Bäcklund, von Heland, Andersson* i Rixö och *Nisser*; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock, Magnusson* i Skövde, *Törnkvist, Eriksson* i Stockholm, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Ward, Persson* i Tidaholm, *De Geer* i Hanaskog, *Bergvall* och *Hansson* i Rubbestad.
