

Nr 131.

Ankom till riksdagens kansli den 25 maj 1943 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 195 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 2 april 1943, föreslagit riksdagen att till Elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten under rubrik Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 6,000,000 kronor.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Sven Larsson* (I: 246) och den andra inom andra kammaren av herr *J. I. A. Dickson* m. fl. (II: 354), har hemställts, att riksdagen må till elektrifiering av järnvägslinjerna Östersund—Storlien och Varberg—Uddevalla för budgetåret 1943/44 anvisa ett investeringsanslag av 13,000,000 kronor.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Gustaf Karlsson* m. fl. (I: 247) och den andra inom andra kammaren av herr *J. W. Mårtensson* m. fl. (II: 355), hemställts, att riksdagen må till elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten anvisa ett investeringsanslag av kronor 6,000,000 samt att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t hemställa, att förslag förelägges 1944 års riksdag om elektrifiering av järnvägslinjen Varberg—Herrljunga—Uddevalla.

Beträffande de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina förslag, får utskottet hänvisa till motionerna I: 246 och 247.

I skrivelse av den 13 februari 1943 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien och de numera av staten förvärvade bansträckorna Varberg—Borås—Herrljunga (å stambanan Stockholm—Göteborg)—Uddevalla för budgetåret 1943/44 anvisa ett investeringsanslag av 13,000,000 kronor.

De av styrelsen beräknade kostnaderna härför framgå av tabellen å nästa sida.

Utlåtanden hava i ärendet avgivits av *statens industrikommission*, *chefen för försvarsstaben* och *telegrafstyrelsen*.

Km	Till elektrifiering föreslagen sträcka	Anläggningskostnad brutto	H ä r a v		Anläggningskostnad exkl. vidstående särskilda kostnader	Ev. driftbesparing i förhållande till detta kapital
			för banförstärkningsarbeten, telegrafverkets anläggningar m. m.	40 % av kostnaden för elektrolök		
			1 0 0 0 - t a l k r o n o r			
127	Varberg—Herrljunga . . .	16,885	3,545	2,070	11,270	4.4
90	Uddevalla—Herrljunga . .	11,145	2,070	1,140	7,935	2.6
162	Östersund—Storlien	17,915	4,510	1,260	12,145	3.4

Departementschefen har för egen del, under återopande av vissa räntabilitetssiffror m. m., anfört bland annat följande.

I fråga om materialförsörjningen är läget, åtminstone såvitt avser vissa för förevarande arbeten erforderliga metaller, något mera ansträngt än då frågan om elektrifieringarnas fortsättande år 1941 var aktuell. Industrikommissionen har emellertid, om än med tvekan på några punkter, ställt i utsikt material till det av järnvägsstyrelsen förordade begränsade elektrifieringsprogrammet, som omfattar linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Uddevalla.

Det är självfallet vanskligt att under rådande förhållanden framlägga hållbara beräkningar rörande uppkommande besparingar i driften. Järnvägsstyrelsens kalkyler synas dock såtillvida vara uppjorda med försiktighet, som styrelsen icke tillgodoräknat de föreslagna företagens kreditsida några belopp, representerande vinst till följd av ökad transportkapacitet, snabbare trafik och dylikt. Det kan sålunda icke anses osannolikt, att det ekonomiska resultatet kommer att visa sig gynnsammare, allteftersom fördelarna av den elektriska driftformen hinna göra sig fullt gällande. Vidare må framhållas, att de av mig nyss omnämnda räntabilitetssiffrorna grundats på ett så lågt kolpris som 25 kronor per ton. Om man utgår från ett kolpris av 50 kronor per ton — för närvarande är priset 65 kronor per ton — ökas förräntningen för linjen Varberg—Herrljunga till 4.4 procent, för Uddevalla—Herrljunga till 2.6 procent och för Östersund—Storlien till 3.4 procent.

Vid bedömning av frågan, huruvida nya elektrifieringsarbeten nu böra igångsättas, bör enligt min mening beaktas betydelsen av att åtminstone en stomme av den befintliga elektrifieringsorganisationen kan hållas sysselsatt med arbeten av ifrågavarande slag. På grund av den rutin och effektivitet, som denna organisation med dess arbetsledning och arbetarstam under de gångna åren förvärvat, måste det redan ur organisatorisk och arbetsteknisk synpunkt innebära påtagliga fördelar, om nya företag kunna i viss utsträckning igångsättas i anslutning till färdigställda sådana. Av än större vikt är emellertid den roll, som den nuvarande elektrifieringsorganisationen i rådande läge spelar i landets försvarsberedskap. Denna organisation utgör nämligen den enda fullt samövade beredskapsorganisation av större kapacitet, som statens järnvägar kunna utnyttja för ledningsreparationer i händelse av krig.

Med hänsyn till vad jag här framhållit finner jag skäl föreligga för ett fortsättande av arbetet på statsbanenätets elektrifiering. Beträffande de elektrifieringsföretag, som nu äro närmast i fråga, äro enligt min mening de drifttekniska och i övrigt ur allmän synpunkt påvisade fördelarna av elektrifieringen — icke minst värdet ur beredskapssynpunkt av elektrifieringsorgani-

sationens upprätthållande — av den betydelse, att de måste anses uppväga den mindre tillfredsställande förräntningen å erforderliga investeringsbelopp och vara ägnade att häva den tvekan, som i övrigt naturligen kan föreligga om lämpligheten av att nu fortsätta elektrifieringsarbetena.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag mig under rådande förhållanden icke kunna förorda, att beslut fattas om elektrifiering av samtliga de i järnvägsstyrelsens skrivelse berörda järnvägslinjerna. Liksom styrelsen finner jag, att linjerna Östersund—Storlien och Varberg—Herrljunga—Uddevalla i första hand böra komma i fråga. Elektrifiering av dessa linjer beräknas kosta 17.9 respektive 28 miljoner kronor, eller tillhopa närmare 46 miljoner kronor, vilka medel förutsatts skola anvisas under fyra budgetår. Ehuru åtskilliga skäl kunna anföras för att nu besluta igångsättande av båda dessa linjers elektrifiering, finner jag dock välbetänkt, att statsmakterna i rådande läge icke binda sig för den relativt stora investering, som ett sådant beslut skulle innebära. Enligt min mening böra de fortsatta elektrifieringsarbetena för närvarande begränsas till den omfattning, som erfordras för att den förefintliga elektrifieringsorganisationen genom dylika arbeten, parallellt med pågående elektrifieringsarbeten vid dubbelspårs- och äldre anläggningar, kan upprätthållas såsom en någorlunda effektiv beredskapsorganisation.

På statens järnvägars elektrifieringsorganisation med dess befäl, arbetarstam och arbetsmateriel antagas viktiga iståndsättningsuppgifter komma att vila vid krigstillfälle. Det upprätthållande av nämnda organisation, som därför är i beredskapshänseende behöfligt, har järnvägsstyrelsen funnit kunna uppnås genom ett beslut att nu elektrifiera linjen Östersund—Storlien. Då ett förord för ensamt denna linje i viss mån strede mot de militära önskemålen om elektrifiering inom den närmaste tiden jämväl av linjerna Uddevalla—Herrljunga—Borås har dock styrelsen föreslagit elektrifieringsarbetenas utsträckning också till sistnämnda linjer samt därutöver till sträckan Borås—Varberg.

Propositionens förslag avser emellertid elektrifiering enbart av linjen Östersund—Storlien.

De fördelar, som den elektriska driftsformen medför i form av en mera enhetlig och tidsenlig utrustning av bannätet, ökad kapacitet samt ökat oberoende av utländskt lokomotivbränsle, ha tidigare vid olika tillfällen utvecklats av utskottet. Därvid har särskilt beaktats den större lämplighet de elektriska loken med deras större dragkraft äga för järnvägslinjer, som gå fram genom sådan starkt kuperad terräng som allmänt förekommer exempelvis i Norrland. Även ur militär synpunkt har efter hand gagnet av järnvägslektrifieringen blivit allt klarare insett. Främst har därvid tagits i betraktande de högst betydligt förstärkta möjligheterna att avveckla den ökade trafikbelastning, för vilken bansystemet kan tänkas bli utsatt under krig.

Det hårt ansträngda finans- och arbetsmarknadsläget men också den utav avspärrningen framtvungade nödvändigheten av en den strängaste hushållning med landets tillgångar på koppar och annan för elektrifieringsarbetena erforderlig råmateriel bör dock å andra sidan vid ärendets bedömande beaktas. Med hänsyn till sistnämnda faktorer finner utskottet, att riksdagens beslut nu bör begränsas till en elektrifiering av sträckan Östersund—Storlien.

Utskottet.

Härtill bör dock knytas en bestämd förväntan, att så snart tidsförhållandena det medgiva förslag framlägges om elektrifieringarnas utsträckning även till de av järnvägsstyrelsen i detta avseende förordade järnvägslinjerna Uddevalla—Herrljunga—Borås—Varberg.

Med återopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet hemställa,

a) att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts proposition och med avslag å motionerna I: 246 och II: 354, till *Elektrifiering av järnvägslinjen Östersund—Storlien* för budgetåret 1943/44 å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, anvisa ett investeringsanslag av 6,000,000 kronor;

b) att motionerna I: 247 och II: 355 må anses besvarade med vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 25 maj 1943.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Närvarande: se under utlåtandet nr 130.
