

Nr 174.

Av herrar **Mannerskantz** och **Bergh**, om ökat anslag till nyanskaffning av elektromotorvagnar samt person- och resgodsvagnar.

Av årets statsverksproposition, kapitalbudgeten, framgår, att på hemställan av föredragande departementschefen Kungl. Maj:t beskurit det förslag till nyanskaffning av rullande materiel vid statens järnvägar, som av järnvägsstyrelsen framlagts, med

2 snabbmotortåg, vardera bestående av tre vagnar, och

8 elektromotortåg, vardera bestående av fem vagnar.

Som skäl för denna avsevärda beskärning av nybyggnadsprogrammet har departementschefen beträffande de två snabbmotortågen hänvisat till den förskjutning, som inträtt i de tidigare beställda leveranserna, och att järnvägsstyrelsen förklarat sig, innan nybeställning göres, först vilja ha verkställt prov med de under tillverkning varande tågen om möjligt även under vinterförhållanden. I fråga om de åtta elektromotortågen, vilka äro avsedda för förortstrafiken vid Stockholm och Göteborg, har departementschefen endast anfört, att »det i nuvarande läge får anses angeläget att, där så utan större olägenhet kan ske, förskjuta föreliggande investeringsplaner till en ur ekonomisk synpunkt lämpligare tid.» Han framhåller vidare *dels* att, enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, förarbetena i fråga om vagnarnas konstruktion nått så långt, att en upphandling skulle kunna ske hösten 1948, *dels* att, »om styrelsen ånyo upptager förslaget i sina petita hösten 1948, torde, om så skulle befinnas vara lämpligt, beställningar kunna utläggas endast omkring ett halvt år senare än eljest skulle varit fallet» — allt givetvis under bl. a. den förutsättningen att »vid en slutlig prövning av den föreliggande frågan anskaffning skulle anses böra verkställas.»

Den avsevärda beskärning av nybyggnadsprogrammet, som sålunda av Kungl. Maj:t i år vidtagits, förefaller så mycket olyckligare som tillgången på personvagnsmateriel på grund av resandetrafikens oavbrutna kraftiga ökning icke på långt när räcker till för att någorlunda nöjaktigt avveckla denna trafik under långa tider av året. Vi vilja också i detta sammanhang erinra om att riksdagen vid upprepade tillfällen starkt understrukt vikten av snabb tillräcklig nyanskaffning av personvagnsmateriel för täckande av det förefintliga stora behovet.

Genom den beskärning av järnvägsstyrelsens förslag, som nu gjorts, framtvings ovedersägligen en försening av leveranserna, som kommer att gå ut över den resande allmänheten. En sådan åtgärd synes oss därför icke böra vidtagas, med mindre än eller i den mån detta är ofrånkomligt. Om ytterligare beställning av nya snabbmotortåg icke anses böra göras, förrän prov

även under vintertid hunnit ske med de tidigare beställda tågsätten, vilkas leveranser fördröjts, är tyvärr nödvändigt godtaga beskäringen av programmet, i vad gäller de två snabbmotortågen. Vad åter angår de åtta elektromotortågen synes angeläget, att leveransen av dessa icke onödigt fördröjes på sätt skulle bli fallet, om Kungl. Maj:ts förslag godtages, utan att riksdagen redan i år bör anvisa medel, så att beställning kan göras redan instundande höst. Vi erinra om att, även om så sker, leveransen ändock skulle kunna ske först under åren 1951—52. Godtages järnvägsstyrelsens förslag på denna punkt, erfordras en höjning av investeringsanslagen för rullande materiel med 2 800 000 kronor.

I sitt uttalande till statsrådsprotokollet omnämner föredragande departementschefen, att i järnvägsstyrelsens nybyggnadsprogram för anskaffning av tredje klass fjärrtrafikvagnar ingå även tio vagnar av amerikansk coach-typ. Dessa vagnar skulle utrustas med vändbara fåtöljer, ventilationsanläggning med även luftkylning sommartid, stora fasta fönster, belysning med lysämnesrör, varmt och kallt vatten och vissa andra särskilda bekvämligheter. För tillträde till dessa vagnar skulle krävas en särskild platsavgift. Enligt vad järnvägsstyrelsen framhållit är det med hänsyn till den tilltagande konkurrensen från andra trafikmedel och det alltmera stigande antalet utländska resande angeläget att vid den fortgående omfattande förnyelsen av personvagnsparken, som måste ske, kunna bjuda de resande i våra förnämsta dagsnälltåg »en verkligt påtaglig ökning av komforten». Styrelsen har därför ansett tiden mogen att nu även anskaffa ett antal vagnar av denna amerikanska coach-typ.

Föredragande departementschefen förklarar sig visserligen finna det riktigt, att järnvägsstyrelsen i samband med upplägandet av sitt anskaffningsprogram för personvagnar även upptagit frågan om införande av en ny vagnstyp. Statsrådet önskar emellertid ett tydligare klarläggande, »vilka ekonomiska verkningar införandet av en dylik vagnstyp kan få på statens järnvägars driftresultat». »Detta är», fortsätter departementschefen, »beroende av bland annat huru stora tilläggsavgifter, som komma att uttagas för begagnande av de nya vagnarna, hur stor beläggningen kommer att bli och i vad mån andra- och tredjeklasspassagerare komma att övergå till de nya vagnarna samt huruvida statens järnvägar genom införande av sådana vagnar kunna öka sitt trafikunderlag.» Innan en noggrannare undersökning av dessa frågor verkstälts, anser statsrådet det vara för tidigt att nu göra en första anskaffning av den nya vagnstypen. I anslutning till vad sålunda anförts föreslår departementschefen, att medel nu anvisas till tio vanliga fjärrtrafiksvagnar i stället för till de av järnvägsstyrelsen begärda tio coachvagnarna. Anslagsbehovet för nästa budgetår har i anslutning därtill minskats med 330 000 kronor, motsvarande en tredjedel av coachvagnarnas merkostnad.

Vi finna det principiellt oriktigt, att järnvägsstyrelsen, ledningen för landets största affärsföretag, förhindras att vidtaga de fortgående moderniseringar i personvagnsparken, som den finner påkallade på grund av vunnen

erfarenhet och med det ansvar styrelsen har för statsbanerörelsens handhavande. Att Kungl. Maj:t och riksdagen skola i detalj avgöra, huruvida och i så fall vilken modernisering av den rullande materielen, som bör ske, kan icke anses rimligt. Så har oss veterligt icke heller tidigare skett. På grund av dessa skäl och då järnvägsstyrelsen, enligt vad som kan utläsas ur dess framställning, anser denna anskaffning av högmoderna vagnar erforderlig för stärkande av statens järnvägars framtida ekonomi, anse vi, att det av styrelsen framlagda förslaget i denna del bör godtagas och att anslaget till nyanskaffning av person- och resgodsvagnar därför i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag bör sättas till 13 970 000 kronor i stället för av Kungl. Maj:t begärda 13 640 000 kronor.

Här föreslagna ytterligare nybyggnader måste anses viktigare än uppförandet av åtskilliga föreslagna offentliga byggnader.

I anslutning till vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i fråga om nyanskaffning av elektromotorvagnar samt person- och resgodsvagnar ville anvisa följande investeringsanslag, nämligen

Nyanskaffning av elektromotorvagnar 4 300 000 kronor.

Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar 13 970 000 kronor.

Stockholm den 23 januari 1948.

Axel Mannerskantz.

Ragn. Bergh.