

Nr 109.

Ankom till riksdagens kansli den 8 april 1930 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av statsbanan Järna—Norrköping—Malmö jämte vissa till densamma anslutande statsbanelinjer ävensom en i ämnet väckt motion.

(4:e avd.)

I en till riksdagen den 7 mars 1930 avlåten proposition, nr 239, vilken hänvisats till statsutskottets förberedande behandling, har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen medgiva, att för vidtagande av förberedande åtgärder i och för elektrifiering av statsbanelinjerna Järna—Norrköping—Malmö, Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlov—Lomma och Malmö—Trälleborg må av trafikmedel tagas i anspråk erforderligt belopp.

Beträffande utredningen i ärendet får utskottet hänvisa till återopade statsrådsprotokollet.

I samband med denna proposition har utskottet till behandling förehäft en inom andra kammaren av herr *H. Laurin* väckt motion, nr 514, däri hemställts, att riksdagen ville uttala sig för att sträckan Stockholm—Uppsala, eventuellt Stockholm—Krylbo, elektrifieras i ett sammanhang med de i propositionen nr 239 föreslagna bandelarna.

I fråga om de skäl, motionären anfört till stöd för sin hemställan, får utskottet hänvisa till motionen.

För den första elektrifieringen å statsbanorna valdes — efter tidigare verkställda försök på bandelarna Stockholm—Järva och Tomteboda—Värtan — den starkt trafikerade bandelen Kiruna—Riksgränsen, och arbetena härå påbörjades år 1910. Sedermera har hela malmbanan från Riksgränsen till Svartön elektrifierats.

Efter verkställd utredning av frågan om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet igångsattes elektrifiering av linjen Stockholm—Göteborg, vilken slutfördes i huvudsak under år 1926. I maj 1926 kunde tågen börja framföras med elektrisk kraft å hela sträckan Stockholm—Göteborg. Från och med den 15 maj 1927 infördes den av elektrifieringen möjliggjorda och för dess rationella utnyttjande avpassade »elektriska tidtabellen», innebärande väsentligt förkortade gångtider; tidsvinsten utgjorde sålunda i runda tal vid gång över hela sträckan för snälltågen 2, för persontågen 2¹/₂ och för godstågen mellan 10 och 12 timmar.

Kostnaderna för elektrifieringen av Göteborgslinjen hava uppgått till sammanlagt 43,330,107 kronor. Av dessa utgifter hava 34,000,000 kronor bestritts med av 1920, 1924 och 1925 års riksdagar beviljade anslag av lånemedel, medan 9,330,107 kronor utgått av statens järnvägars förnyelsefond. Beträffande ett i totalkostnaden ingående belopp av 6,707,023 kronor 16 öre för ändring av telegrafverkets svagströmsledning är ännu beroende på Kungl. Maj:ts prövning, huruvida och i vad mån denna kostnad skall slutligen påföras elektrifieringsföretaget eller drabba telegrafverket.

I sin i oktober 1929 avgivna berättelse rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under år 1928 hava *statens järnvägars överrevisorer* redogjort för en av dem verkställd ingående utredning rörande det ekonomiska resultatet av elektrifieringen av linjen Stockholm—Göteborg.

Ur berättelsen inhämtas, att överrevisorerna uppskattat av elektrifieringen föranledda kostnadsökningar och kostnadsminskningar i jämförelse med förhållandena vid ångdrift på följande sätt:

	Kostnads- ökning Kr.	Kostnads- minskning Kr.
<i>Personaluppsättning</i>		
maskinavdelningen	—	1,440,000
trafikavdelningen	—	140,000
<i>Rullande materielens underhåll</i>	—	460,000
<i>Diverse utgifter vid maskinavdelningen</i>	—	165,000
<i>Bränslekontot</i>	—	80,000
<i>Underhåll och förnyelse av strömöverföringsanordningar</i>	680,000	—
<i>Förnyelse av rullande materiel</i>	60,000	—
<i>Kostnader för kapitalinvestering</i>		
Elektriska lokomotiv	150,000	—
Övriga anläggningar	1,280,000	—
	Summa 2,170,000	2,285,000
<i>Total årlig kostnadsminskning vid elektrifiering</i>		<i>Kr. 115,000.</i>

Såsom sammanfattande omdöme om resultatet av Göteborgslinjens elektrifiering hava överrevisorerna yttrat:

»Ehuru väl ett uttömmande och slutgiltigt omdöme om den ekonomiska inbördens av elektrifieringen av statsbanelinjen Stockholm—Göteborg åtminstone för närvarande icke är möjligt att giva, hava överrevisorerna likväl med stöd redan av den hittillsvarande erfarenheten kommit till den övertygelsen, att elektrifieringen icke blott *fullt förräntar* de i densamma nedlagda penningmedlen utan även *därutöver medför vinster och* — om än icke alltid i penningar uttryckbara — *förmåner av sådan storleksordning och art, att företagens genomförande måste ur såväl statens järnvägars som hela landets synpunkt anses hava varit en ekonomiskt väl motiverad åtgärd.*

Det må härvid tilläggas, att de ekonomiska fördelar, som den elektriska driften erbjuder i jämförelse med ångdrift, göra sig allt starkare gällande i samma mån som trafiken tillväxer.

Överrevisorerna vilja i detta sammanhang icke underlåta att uttrycka sitt erkännande av det synnerligen förtjänstfulla sätt, på vilket detta omfattande och med avsevärda tekniska svårigheter förknippade företag planlagts och bringats till fullbordan.»

Överrevisorerna hava även berört frågan om fortsatt elektrifiering av statsbanelinjer. Att elektrifieringen av Göteborgslinjen medfört tillfredsställande resultat i ekonomiskt hänseende innebär visserligen, yttra överrevisorerna, icke någon säker borgen för att så skulle bliva fallet även med andra statsbanesträckor. En närmare undersökning härutinnan har emellertid syntts överrevisorerna påkallad.

Med särskild *skrivelse den 21 januari 1930* har *järnvägsstyrelsen* framlagt preliminär utredning jämte förslag i fråga om fortsatt elektrifiering av vissa statsbanesträckor.

Ehuru fullständiga förslag och beräkningar ännu icke utarbetats, förklarar sig styrelsen vara i tillfälle att redan nu framlägga utredningen i fråga, framförd så långt, att bedömanden i varje fall för principbeslut kunna bliva möjliga att fatta med stöd av densamma. Den huvudlinje, som styrelsen anser böra närmast ifrågakomma att elektrifieras, är Järna—Norrköping—Malmö. Vid elektrifiering av denna hava även de anslutande linjerna Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlöv—Lomma och Malmö—Trälleborg, här i fortsättningen gemensamt benämnda Malmölinjerna, ansetts böra elektrifieras. Anledning till att elektrifieringsplanen omfattar icke endast huvudlinjen till Malmö utan även vissa anslutande bandelar, är enligt styrelsen att man endast på så sätt kan i önskvärd utsträckning fullända och rationalisera tågplanen samt därmed tillgodogöra sig rullande materiel och personal för genomförande av de besparingar i personal- och materialkostnader, som elektrifieringen möjliggör. Skulle anslutande banor alltjämt drivas med ånglok, finge man icke nödiga förutsättningar för en verkligt god tågplan och tidtabell. Vid föreningsstationerna med de ångdrivna linjerna måste lokomotivstationer bibehållas. Man finge i många fall korta körsträckor för loken och liten effektiv tjänst för såväl materiel som personal.

Beträffande elektrifieringen av nämnda bandelar hava detaljerade såväl tekniska som ekonomiska utredningar genom järnvägsstyrelsens försorg utförts. Vid dessa utredningar avsågs först att ej medtaga linjerna Örebro—Hallsberg—Mjölby, Arlöv—Lomma och Malmö—Trälleborg. Det visade sig emellertid, framhåller styrelsen, under arbetets gång av trafiktekniska och ekonomiska skäl påkallat att vid elektrifieringsplanens genomförande även medtaga dessa bandelar för att helt och hållet befria stationerna Hallsberg och Mjölby från ånglokomotiv och ytterligare reducera behovet av sådana lokomotiv i Malmö.

Angående huvudgrunderna för elektrifieringens genomförande samt beträffande de därmed förenade anläggningskostnaderna har styrelsen anfört följande:

Enligt nu föreliggande plan skulle ström inmatas till sagda bannät från de redan befintliga *omformarestationerna* i Södertälje, Sköldinge, Hallsberg och Alingsås, sedan nödiga anordningar i dem utförts. Härutöver skulle endast två

nya omformarestationer behöva byggas, en i Nässjö och en i Hässleholm. *Kontaktledningar* skulle framdragas över en banlängd av 856 kilometer och en sammanlagd spårlängd av ej mindre än 1,570 kilometer. *Högspänningsledning* för tillförande av ström särskilt för belysning på stationer och andra platser utefter ifrågavarande linjer skulle utföras. Berörda anläggningar beräknas draga följande kostnader:

Omformarestationer	kronor	3,700,000
Kontaktledningar	»	23,460,000
Matningsanläggningar	»	8,290,000
Högspänningsledning för belysning ...	»	2,500,000
Diverse	»	550,000
		Summa kronor 38,500,000

Vidare skulle samtliga befintliga *luftledningar för belysning* å stationerna och statens järnvägars *svagströmsledningar* utefter banan enligt förslaget förläggas som kabelledningar samt en del ändringar vidtagas på *bananläggningen*. Dessutom måste telegrafverkets ledningar utflyttas eller förändras. Dessa ändringsarbeten beräknas draga följande kostnader:

Ändring av belysningsledningar	kronor	1,220,000
Ändring av bananläggningen	»	1,000,000
Ändring av svagströmsledningar:		
statens järnvägars	»	6,880,000
telegrafverkets (enligt uppgift från telegrafverket)	»	3,840,000
		Summa kronor 12,940,000

Att omläggningen av telegrafverkets svagströmsledningar ej beräknas medföra högre kostnad än nyss angivna beror därpå, att nämnda ledningar genom verkets försorg till stor del redan äro omlagda till kabelledningar. Vid dylikt förhållande och då resterande omläggning till stor del innebär en förnyelse och modernisering, synes under inga förhållanden förestående kostnad för ändring av telegrafverkets ledningar kunna få helt belasta elektrifieringens anläggningskonto. Med hänsyn till förhållanden, som styrelsen i tidigare skrivelser till Kungl. Maj:t anfört, anser styrelsen, att hela ifrågavarande anläggningskostnad bör bäras av telegrafverket.

För den elektriska driften erfordras viss *ny rullande materiel*, nämligen: 63 elektriska linjelokomotiv för person- och godstågstjänst av den nu för Stockholm—Göteborg använda typen litt. D, 21 elektriska växlingslokomotiv av den redan använda typen litt. U, 12 motorvagnar för lokaltrafik samt 8 elektriska ackumulatorlokomotiv för växlingstjänst och revisionsarbeten. Totalkostnaden härför utgör 17,600,000 kronor, som fördela sig sålunda

63 lokomotiv litt. D à kronor 200,000...	kronor	12,600,000
21 » » U » » 135,000...	»	2,835,000
12 motorvagnar » » 120,000...	»	1,440,000
8 ackumulatorlokomotiv	»	725,000
		Summa kronor 17,600,000

I samband med elektrifieringen måste slutligen en hel del vagnar, särskilt personvagnar, utrustas med elektrisk värmeledning och bära vissa stationer förses med stationära anordningar för *elektrisk uppvärmning*. Kostnaden härför uppgår till 2,800,000 kronor.

Från dessa bruttokostnader bör emellertid, framhåller järnvägsstyrelsen, ske avdrag för vissa kostnader, nämligen för anskaffande av ny rul-

lande materiel och för modernisering och utvidgning av stationära anläggningar och ledningar, vilka, därest ångdrift bibehålles, oundgängligen krävas omedelbart eller under den närmaste framtiden men vilka vid införande av elektrisk drift bliva obehövlige.

En sammanställning av de av järnvägsstyrelsen lämnade uppgifterna angående kostnaden för Malmölinjernas elektrifiering giver följande resultat:

	Brutto- kostnad	Avgår på grund av att kostnader måste ned- läggas, om ångdrift bibehålles	Netto- kostnad
K r o n o r			
<i>Kostnader, hänförliga till statens järnvägar.</i>			
Överföringsanläggning	38,500,000	—	38,500,000
Rullande materiel ..	17,600,000	14,000,000	} 1,900,000
D:o person- och godsvagnar	—	1,700,000	
Ändring av belysningsanläggningar	1,220,000	—	1,220,000
» » bananläggningen	1,000,000	—	1,000,000
» » statens järnvägars svagströmsledn.	6,880,000	—	6,880,000
Elektrisk värmeledning	2,800,000	—	2,800,000
Lokstation och huvudverkstad	—	700,000	— 700,000
Summa	68,000,000	16,400,000	51,600,000
<i>Kostnad, hänförlig till telegrafverket</i>	3,840,000	—	3,840,000
Totalkostnad	71,840,000	16,400,000	55,440,000

Härefter har järnvägsstyrelsen upptagit till undersökning frågan, på vad sätt Malmölinjernas elektrifiering inverkar på de årliga kostnaderna för drift, underhåll, förnyelse och ränta. Med ledning av den erfarenhet i berörda hänseenden, som vunnits från den elektrifierade linjen Stockholm—Göteborg, förklarar sig styrelsen vara i tillfälle att genomföra relativt rättvisande beräkningar. Närmast har styrelsen redogjort för omfattningen av de besparingar, vilka genom elektrifieringen synts bära vinnas och vilka styrelsen beräknar sålunda:

Minskat personalbehov vid maskinavdelningen, 560 man à 3,500 kronor	kronor 1,960,000
Minskat personalbehov vid trafikavdelningen, cirka 40 man à 4,100 kronor	» 164,000
Stenkol	» 2,892,000
Lokunderhåll, i jämförelse med ånglok per lokkilometer (8,400,000) 9 öre lägre kostnad (enligt vunnen erfarenhet)	» 756,000
Lokstallar, kol- och vattenstationer, smörjmateriel m. m., besparing 3 öre per lokkilometer	» 252,000

Belysningsström, direkt beräkningsbar utgiftsminskning genom anordnande av särskild överföringsledning på toppen av kontaktledningsstolparna	kronor	180,000
Minskad kostnad för godsvagnar och presenningar samt vagn- och presenningshyror.....	»	40,000
Summa anförda kostnadsminskning		kronor 6,244,000

Utöver de sålunda beräknade kostnadsminskningarna uppkomma emellertid. fortsätter styrelsen, andra sådana minskningar, vilka svårligen kunna siffermässigt beräknas.

Det årliga värdet av de indirekta fördelar, som vinnas genom elektrifieringen, uppskattas till ett belopp av i runt tal 1,000,000 kronor.

Gent emot nu antydda besparingar och fördelar måste givetvis ställas vissa av elektrifieringen betingade årskostnader. Beträffande dessa kostnader, vilka kunna sammanfattas i två poster, räntekostnad och kostnad för strömtillförsel, har järnvägsstyrelsen anført följande:

Den på statens järnvägar belöpande nettokostnaden för ifrågavarande anläggningar har beräknats till 51.6 miljoner kronor. *Räntekostnaden* härför, beräknad efter en räntefot av 4.65 procent, utgör 2,400,000 kronor. Skulle, i strid mot styrelsens uppfattning, anses, att hänsyn bör tagas till även den kostnadsdel, som hänför sig till telegrafverkets ledningar, så stiger räntekostnaden till 2,578,000 kronor.

Kostnaden för strömtillförsel har, efter förberedande undersökningar hos vattenfallsstyrelsen och Sydsvenska kraftaktiebolaget som tänkta leverantörer av den elektriska energien, beräknats till 3,339,000 kronor, varav 2,149,000 kronor för leverans av elektrisk energi och 1,190,000 kronor för skötsel och underhåll, inklusive avsättning till förnyelsefond, av omformarestationer och ledningar.

Någon ökad kostnad för förnyelse av elektriska lokomotiv har ej ansetts böra upptagas, när kostnaden för de elektriska lokomotiven så avsevärt understiger kostnaden för ersatta ånglokomotiv, att förnyelsekostnaden, även om högre förnyelseprocent beräknas för de elektriska lokomotiven, ej kan beräknas överstiga motsvarande kostnad för ånglokomotiv.

Nyttillkommande årliga kostnader beräknas sålunda till ett belopp av 5,739,000 kronor, eller, om den på telegrafverkets ledningar belöpande räntekostnaden även medräknas, 5,917,000 kronor.

Slutresultaten av de ekonomiska beräkningar, för vilka här redogjorts, framgå av följande sammanställning:

Direkta besparingar	kronor	6,244,000
Kostnadsökning för statens järnvägars del.....	»	5,739,000
		<u>Direkt vinst kronor</u>
		505,000
Kostnadsökning, därest även den på telegraf-		
verket belöpande kostnaden medräknas	kronor	5,917,000
		<u>Direkt vinst kronor</u>
		327,000
Värdet av indirekta fördelar	kronor	1,000,000

Med hänsyn till storleken av den personal, som genom elektrifieringen beräknas bliva obehövligen, har järnvägsstyrelsen ansett det vara av intresse att

klarlägga möjligheterna att utan alltför stora svårigheter avveckla personalöverskottet. I denna del innehåller styrelsens framställning följande:

På grund av den sedan årtal tillbaka inställda rekryteringen har personalens medelålder stigit avsevärt och antalet tjänstehavare i åldersklasserna närmast pensionsåldern är i starkt stigande. Under åren 1931—35 beräknas sålunda ungefär 800 man vid maskinavdelningen komma att avgå med pension eller på grund av dödsfall, varav ungefär 350 lokförare. Även om det nu ej alltid låter sig göra att vid uppstående vakanser å de linjer, som ej beröras av förevarande elektrifiering, återbesätta desamma med personal, som blivit övertalig, så torde dock i stort sett några större svårigheter ej behöva uppstå. I varje fall äro svårigheterna övergående och skäligen ej av beskaffenhet att böra inverka på ett beslut om elektrifiering. Vid huvudverkstäderna torde förhållandena vara ungefär enahanda, i det att där ungefär 30 man om året beräknas komma att avgå under de närmaste 5 åren. Vid trafikavdelningen beräknas i runt tal 1,000 man komma att avgå under åren 1931—35. Om trafikökningen fortgår, såsom genomsnittligen under senaste tid, bliva givetvis svårigheterna med personalöverskottets avveckling än mindre.

Slutligen torde böra framhållas, att — liksom var fallet å linjen Stockholm—Göteborg — åtminstone någon del av den erforderliga ledningspersonalen å Malmölinjerna torde kunna rekryteras bland personal, som blir övertalig vid maskinavdelningen. Överflyttning till banavdelningen och trafikavdelningen torde även kunna ifrågakomma.

Med avseende å arbetsplanen för elektrifieringsföretaget upplyser järnvägsstyrelsen, att en av styrelsen skisserad plan för arbetenas utförande omfattar en arbetstid av omkring 3 år, vartill skulle komma cirka 6 månader för efterarbeten. Under förutsättning att arbetet kunde få igångsättas den 1 juli 1931 skulle huvudlinjen Järna—Norrköping—Malmö—Trälleborg jämte bilinjen Katrineholm—Åby kunna i sin helhet öppnas för elektrisk drift i början av år 1934, och sedan skulle linjen Nässjö—Falköping och linjen Mjölby—Hallsberg—Örebro kunna öppnas för sådan drift under loppet av året.

Arbetsplanen för kontaktledningsarbetet förutsätter enligt styrelsen en arbetsstyrka intill omkring 650 man. Härutöver skulle erfordras omkring 80 man under 8 månader för kabelarbetet och 120 man under 18 månader för byggnaden och montaget av omformarestationerna.

Samtliga lokomotiv och motorvagnar beräknas kunna vara levererade den 1 juli 1934, men redan den 1 januari samma år beräknas erforderliga lokomotiv levererade för upptagande av trafiken på huvudlinjen.

Avslutningsvis har järnvägsstyrelsen i sin förevarande skrivelse framhållit, att de ekonomiska förutsättningarna för det stora och betydelsefulla elektrifieringsföretaget synas vara så noggrant klarlagda, att det med säkerhet kan sägas av dem framgå, att elektrifieringen kommer att medföra direkta besparingar, vilka väl uppväga de ränte- och andra kostnader, som genom densamma uppkomma. Det kan därför enligt styrelsen redan sägas, att de betydande indirekta fördelar i förkortad rese- och godsbefordringstid m. m., som trafikanterna i och med elektrifieringen erhålla, och den avsevärda inkomstökning, vilken som följd härav kommer att tillföras järnvägarna, få beräknas vinnas utan någon statens kostnad.

Styrelsen förklarar sig sålunda, därtill också föranledd av de goda erfarenheterna från de redan vid statsbanorna utförda elektrifieringarna, beredd att uttala sig för och tillstyrka den här ifrågasatta ytterligare elektrifieringens företagande. Styrelsen inser dock, att vid det stora ärendets slutliga prövning hänsyn jämväl äro att taga till statsekonomiska och andra förhållanden, liggande utanför de järnvägstekniska och järnvägsekonomiska synfälten. Styrelsen har därför och i betraktande av frågans omfattning och vidd ej ansett det vara lämpligt att redan nu framkomma med ett direkt förslag till elektrifieringens företagande med äskande av begynnelseanslag därför, utan styrelsen har, med förebringande av huvudresultaten av sina gjorda utredningar, velat i princip underställa statsmakterna frågan om det, särskilt med hänsyn till den för våra förhållanden mycket stora kapitalkonsumtion, som elektrifieringen förutsätter, kan vara lämpligt att skrida till ett realiserande av planen för densamma. Skulle denna fråga komma att besvaras med ja, har styrelsen förklarat sig kunna i god tid, för sakens vidare behandling vid 1931 års riksdag, inkomma med mera detaljerad arbets- och finansplan samt anslagsäskande.

I ärendet hava utlåtanden avgivits av vattenfallsstyrelsen, telegrafstyrelsen, chefen för generalstaben och fullmäktige i riksgäldskontoret.

Vattenfallsstyrelsen har till bedömande upptagit frågan om möjligheterna för tillgodoseende av de anspråk på energileverans, vilka i samband med den föreslagna elektrifieringen komma att ställas på styrelsen, samt om de kapitalutlägg, som härför erfordras. I dessa avseenden har styrelsen sammanfattningsvis uttalat, att realiserandet av planerna på den ifrågasatta järnvägslektrifieringen för vattenfallsstyrelsens vidkommande medförde endast en förskjutning på relativt kort tid av tidpunkten för investering av kapital, som förr eller senare måste tillföras vattenkraftsaffären.

Telegrafstyrelsen har beträffande storleken av de kostnader, som böra beräknas för omändring av telegrafverkets svagströmsledningar utmed järnvägslinjerna, erinrat, att järnvägsstyrelsens förslag upptog även elektrifieringen av linjen Arlöv—Lomma, och att kostnaden för ändring av telegrafverkets ledningar å denna sträcka icke inginge i beloppet 3,840,000 kronor. Telegrafstyrelsen beräknade kostnaden för ändring av telegrafverkets ledningar å sträckan Arlöv—Lomma till 270,300 kronor, vadan totalkostnaden alltså bleve 4,110,300 kronor. Då i telegrafstyrelsens beräkningar för omändring av telegrafverkets ledningar med anledning av elektrifieringen icke upptagits några som helst kostnader för arbeten, som innebure modernisering av telegrafverkets anläggningar, och telegrafverket icke heller genom omändringen erhöle några fördelar, vore telegrafstyrelsen av den bestämda åsikten att ifrågavarande, utslutande av elektrifieringen förorsakade kostnader, 4,110,300 kronor, helt och hållet skulle belasta elektrifieringens anläggningskonto.

Chefen för generalstaben har framlagt vissa synpunkter och framställt en del krav huvudsakligen med avseende på det tekniska genomförandet av elektrifieringen, bland annat i fråga om sättet för tillförsel av elektrisk kraft för tågdriften.

Fullmäktige i riksgäldskontoret hava bland annat framhållit, att det vore av stor nationalekonomisk betydelse att genom fortsatt elektrifiering av statens järnvägar i allt större omfattning utnyttja de vattenkraftstillgångar, som finnas inom vårt land, och därigenom i motsvarande mån frigöra landet från behovet av import av kolbränsle. Det nu av järnvägsstyrelsen framlagda förslaget måste därför tilldraga sig det största intresse. Förslagets genomförande skulle emellertid medföra mycket betydande kostnader, varför det slutliga avgörandet givetvis måste föregås av ingående överväganden med beaktande av alla på frågan inverkan omständigheter.

Ehuru det föreliggande förslagets genomförande skulle medföra en högst betydande ökning av statens upplåningsbehov under de närmaste åren, ansåge sig fullmäktige dock böra tillstyrka, att förslaget lades till grund för en framställning till riksdagen. Det syntes jämväl fullmäktige önskvärt, att elektrifieringsplanen förelades den nu församlade riksdagen i och för en principiell prövning.

Departementschefen har anfört följande:

»I årets statsverksproposition hava några medel icke beräknats till åtgärder för elektrifiering av ifrågavarande järnvägslinjer. Enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat, har styrelsen tidigare haft för avsikt att till Kungl. Maj:ts prövning framlägga förevarande ärende först hösten 1930 i och för en eventuell behandling av frågan vid 1931 års riksdag. Att styrelsen redan nu bragt ärendet under omprövning har enligt vad styrelsen upplyst sin orsak dels i de av statens järnvägars överrevisorer gjorda uttalandena beträffande resultaten av Göteborgslinjens elektrifiering, därvid även spörsmålet om fortsatt elektrifiering av statsbanelinjer bragts på tal, dels ock däruti, att den stegring av trafiken, som tog sin början hösten 1928 och som åtminstone genomsnittligt taget synes alltjämt fortgå, aktualiserat problemet, på vad sätt denna växande trafik lämpligen bör avvecklas. De alternativa utvägar, som härvidlag föreligga, äro å ena sidan fortsatt elektrifiering och å andra sidan ökad kapacitet i ångdrift, i vilket senare fall man emellertid, såsom av utredningen framgår, tämligen snart måste skrida såväl till ökad kapitalinvestering av jämförelsevis betydande mått, särskilt för anskaffning av nya lokomotiv, som ock till nyrekrytering av maskinpersonal.

Med hänsyn till det samband, som spörsmålet om fortsatt elektrifiering på sätt nu antytts äger med andra inom kort aktuella och ekonomiskt betydelsefulla frågor beträffande statsbaneaffären, synes det vara av vikt att statsmakterna snarast möjligt taga ståndpunkt till berörda spörsmål. En elektrifiering av Malmölinjerna bör, om den skall vidtagas, av naturliga skäl helst komma till stånd före den tidpunkt, då eljest en kostsam utökning och modernisering av lokomotiv- och vagnparken samt en omfattande nyrekrytering av personal blir nödvändig; att uppskjuta genomförandet till efter nämnda tidpunkt kan lätt innebära ekonomiska vanskligheter. Jag finner därför angeläget, att frågan bringas under omprövning redan vid innevarande års riksdag. Den av järnvägsstyrelsen utarbetade, i dess huvuddrag framlagda planen för åtgärdens genomförande samt de av styrelsen förebragta utredningarna rörande företagets ekonomiska förutsättningar synas mig, jämte den av överrevisorererna framlagda undersökningen beträffande resultaten av Göteborgslinjens elektrifiering, innebära fullt tillräcklig grundval för ett allsidigt principiellt bedömande av frågan.

Enligt järnvägsstyrelsens kalkyler skulle elektrifieringen, även om hänsyn

tages endast till faktorer vilka kunna siffermässigt fastställas, medföra en icke obetydlig direkt vinst. Härtill skulle vidare komma åtskilliga i siffror visserligen svårberäknliga men i sak betydelsefulla indirekta fördelar såväl för järnvägsföretaget som för landet i dess helhet.

Den direkta vinsten har av styrelsen beräknats till ett belopp av 505,000 kronor årligen eller, om kostnaderna för omändring av telegrafverkets svagströmsledningar även skulle påföras statens järnvägar, 327,000 kronor årligen. Med anledning av vad telegrafstyrelsen anfört rörande kostnaden för omändring av dylika ledningar utmed linjen Arlöv—Lomma torde vinsten i det senare fallet böra beräknas reducerad till omkring 314,000 kronor. Frågan, huruvida och i vad mån utgifterna för omändring av telegrafverkets svagströmsledningar böra bäras av statens järnvägar, kan emellertid för närvarande icke lämpligen avgöras. Såsom av den föregående redogörelsen framgår, har spørgsmålet om täckande av motsvarande kostnader för elektrifieringen av Göteborgslinjen ännu icke blivit av Kungl. Maj:t avgjort.

Givetvis är det förenat med svårigheter att beträffande samtliga de på järnvägsstyrelsens förevarande beräkningar inverkanse faktorerna fälla ett fullt säkert omdöme. Med avseende å de omständigheter, som härvidlag torde böra tillmätas den största betydelsen, nämligen stenkolsprisets storlek, möjliga personalbesparingar samt räntekostnader, synes styrelsen hava utgått från siffror, som med hänsyn till rådande förhållanden torde kunna sägas vara på den säkra sidan. Jämväl i övrigt förefalla järnvägsstyrelsens beräkningar att vara utförda med tillbörlig försiktighet. Måhända kan ett tillgodoseende av de utav chefen för generalstaben framförda önskemålen beträffande sättet för tillförseln av elektrisk energi föranleda någon ökning i den av styrelsen beräknade anläggningskostnaden. Icke heller denna kostnadsökning lär dock kunna bliva av sådan storlek, att den kan avsevärt påverka de gjorda beräkningarna om företagens ekonomi.

I detta sammanhang bör för övrigt betonas, att den beräknade vinsten och fördelarna av företaget komma att avsevärt stegras i den mån trafiken växer. Erfarenheterna från Göteborgslinjen hava nämligen visat, att det vid elektrisk drift — i motsats till vad fallet är vid ångdrift — föreligger möjlighet att upptaga en kraftig trafikökning utan nämnvärd stegring i driftkostnaderna. Nu berörda omständighet synes vara av icke ringa vikt för frågans bedömande, särskilt om hänsyn tages till den inverkan, som de nyligen beslutade taxeringsättningarna kunna väntas få på trafikens omfattning.

Värdet av de indirekta fördelar, som genom elektrifieringen beräknats kunna vinnas men som icke äro möjliga att kalkylationsmässigt fastställa på tillförlitligt sätt, har av järnvägsstyrelsen uppskattats till ett belopp av omkring 1,000,000 kronor. Även om det här rör sig endast om en mycket approximativ uppskattning, synas dock erfarenheterna rörande utfallet av Göteborgslinjens elektrifiering tala för, att ifrågakvarande fördelar, särskilt de rent trafiktekniska, äro av stor järnvägsekonomisk betydelse. Bland dessa fördelar är särskilt att framhålla den betydande förkortning av tågens körtid, som genom elektrifieringen åvägabringas, med därav följande möjligheter till ökning i trafik och trafikinkomster, samt de avsevärt ökade resurserna att möta tillfälliga eller mera permanenta trafikstegringar. Icke minst med tanke på samfärdseln mellan de tätbefolkade provinser, som beröras, liksom på Sveriges förbindelser med kontinenten äro dessa omständigheter beträffande Malmölinjerna av vikt. Beaktas bör ock att, enligt vad erfarenheten vid Göteborgslinjen bekräftat, elektrifieringen medför en avgjord förbättring av driftsäkerheten i jämförelse med förhållandena vid ångdrift.

I detta sammanhang böra ej heller förbises vare sig den fördel av elektrifieringen, som ligger i att beroendet av utländskt lokomotivbränsle minskas, med

den inverkan detta förhållande kan hava beträffande landets handelsbalans, eller de förmåner de förbättrade transportmöjligheterna bereda för handeln och näringslivet i allmänhet.

I betraktande av vad jag nu anfört finner jag för min del de av järnvägsstyrelsen framlagda beräkningarna samt gjorda uttalandena i övrigt giva ett gott stöd för sannolikheten av att en elektrifiering av Malmölinjerna kommer att bliva för statsbaneaffären fördelaktig samt för landet i dess helhet till avsevärt gagn. Stort avseende måste naturligen härvidlag fästas vid de erfarenheter, vilka vunnits av Göteborgslinjens elektrifiering. Rörande detta företags utfall i ekonomiskt hänseende torde tidigare delade meningar hava rätt, men den av statens järnvägars överrevisorer numera verkställda ingående utredningen i ämnet synes mig hava ådagalagt, att elektrifieringens genomförande måste anses hava inneburit en ur skilda synpunkter lycklig åtgärd.

På sålunda anförda skäl är jag beredd att nu tillstyrka elektrifiering av Malmölinjerna. Såsom av utredningen framgår, skulle detta företag visserligen kräva ett kapitalutlägg av betydande mått, men med hänsyn till vad förut anförts rörande företagens räntabilitet och de med detsamma förenade allmänna fördelarna lär ett dylikt kapitalutlägg få anses motiverat. Räntelägets utveckling torde också få betraktas såsom gynnsam för kapitalanskaffningen.

Den ytterligare utredning, som kan erfordras rörande vissa detaljfrågor, lär böra verkställas inom sådan tid, att ett fullständigt förslag jämte finansieringsplan kan föreläggas 1931 års riksdag, då anslag för ändamålet torde böra äskas å budgeten. Vid den fortsatta beredningen av frågan böra av chefen för generalstaben i ärendet framställda önskemål i möjligaste mån vinna beaktande.

Därest riksdagen biträder den uppfattning i frågan, som jag här gjort gällande, och statsmakterna alltså i princip uttala sig för elektrifieringens genomförande, är det önskvärt, att detaljutredningar och andra förberedande åtgärder i och för elektrifieringen vidtagas redan före den tidpunkt, då beslut om anslagsanvisning kan fattas. För detta ändamål torde erforderligt belopp av trafikmedel böra få användas. Härtill synes riksdagens medgivande böra inhämtas.»

Till grund för den nu preliminärt framlagda planen för införande av elektrisk drift å södra stambanan och vissa därmed sammanhängande järnvägslinjer hava kunnat läggas erfarenheterna från den redan elektrifierade stambanelinjen Stockholm—Göteborg. Enligt de erfarenheter, som därvid vunnits, lär befogad anledning finnas till antagande, att en elektrifiering av jämväl de nu avsedda linjerna skall ställa sig såväl drifttekniskt som ekonomiskt tillfredsställande.

För ett beslut i ärendet utan uppskov talar bland annat önskvärldheten att kunna undvika en kostsam utökning och modernisering av nuvarande ånglokomotiv- och vagnuppsättning ävensom en eljest erforderlig nyrekrytering av personal, allt åtgärder, som tillsvidare undanskjutits i avvaktan på en eventuellt fortsatt elektrifiering.

Utskottet vill sålunda för sin del tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag om förberedande åtgärders vidtagande för en elektrifiering av statsbane- linjen Järna—Norrköping—Malmö jämte övriga i propositionen angivna bansträckor. Att riksdagen i anledning av en väckt enskild motion nu skulle uttala sig för en omedelbar ytterligare utsträckning av denna redan i och för sig mycket omfattande elektrifieringsplan jämväl till linjen Stockholm—Uppsala, eventuellt Stockholm—Krylbo, kan utskottet däremot ej finna tillrädligt.

*Utskottets
yttrande.*

Med tillstyrkande alltså av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och med avstyrkande av den i ämnet väckta motionen får utskottet hemställa,

a) att riksdagen, med bifall till förevarande proposition, må medgiva, att för vidtagande av förberedande åtgärder i och för elektrifiering av statsbanelinjerna Järna—Norrköping—Malmö, Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlöv—Lomma och Malmö—Trälleborg må av trafikmedel tagas i anspråk erforderligt belopp;

b) att herr Laurins i ämnet väckta motion (II: 514) ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 8 april 1930.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *S. H. Kvarnzelius*, *A. C. Lindblad*, *J. L. Widell*, *O. Bergqvist*, *J. Nilsson* i Malmö, *C. P. V. Nilsson* i Gränebo, *E. J. G. Rosén*, *N. J. M. Svensson* i Kompersmåla, *K. V. Rydén*, *E. A. Lundell*, *Oscar Olsson* och *J. G. Waller*;

från andra kammaren: herrar *A. Anderson* i Råstock, *C. R. Jansson* i Falun, *P. Nilsson* i Bonarp, *S. Bengtsson* i Norup, *L. J. Carlsson-Frosterud*, *P. M. Olsson* i Blädinge, *A. Å:son Törnkvist* i Karlskrona, *B. F:son Holmgren*, *J. Olofsson* i Digernäs, *O. Nilsson* i Örebro, *S. Persson* i Fritorp och *G. Strindlund*.
