

Nr 17.

Ankom till riksdagens kansli den 30 januari 1931 kl. 1 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställning om anslag till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I den till riksdagen den 3 januari 1931 avlätna propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1931/1932 har Kungl. Maj:t i avseende å statens järnvägar (punkt 18 av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning: bil. 2» fogade utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av 23,000,000 kronor.

Utredningen i ärendet återfinnes å sid. 55—71 av åberopade statsrådsprotokollet.

Vidare har i två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren, nr 40, av herr *K. Gustafsson* och den andra inom andra kammaren, nr 57, av herr *C. O. Johanson* i Huskvarna, hemställts, att riksdagen ville, i samband med beviljande av det av Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition begärda anslaget till elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl., med däri ingående bansträckan Falköping—Nässjö, hemställa till Kungl. Maj:t om utredning och förslag till sådana åtgärder, att gods- och persontrafiken från och till Huskvarna med omnejd må komma att vid Huskvarna direkt anknyta till statens järnvägar.

I fråga om de skäl, motionärerna anfört till stöd för sina framställningar, får utskottet hänvisa till motionerna.

Genom beslut den 16 maj 1930 har Kungl. Maj:t — i anslutning till inhämtat medgivande i ämnet av 1930 års riksdag — anbefallt järnvägsstyrelsen att efter den ytterligare utredning, som kunde finnas påkallad —

därvid samråd med chefen för generalstaben i erforderlig mån borde äga rum — i samband med anslagsäskanden, avsedda att föreläggas 1931 års riksdag, till Kungl. Maj:t inkomma med fullständigt förslag beträffande elektrifiering av följande statsbanesträckor, nämligen Järna—Norrköping—Malmö, Katrineholm—Åby, Örebro—Hallsberg—Mjölby, Falköping—Nässjö, Arlov—Lomma och Malmö—Trälleborg.

I skrivelse den 11 november 1930 har nu *järnvägsstyrelsen*, efter samråd med representanter för telegrafstyrelsen och vattenfallsstyrelsen samt med chefen för generalstaben, framlagt definitiv utredning och förslag i ämnet.

Styrelsen har därvid till en början anförts, att av vad i frågan förekommit vid 1930 års riksdag finge anses framgå, att statsmakterna med stöd av förebragt preliminär utredning i princip fattat beslut om elektrifiering av Malmölinjerna. Vid dylikt förhållande har styrelsen icke ansett erforderligt att ånyo ingå på en uttömmande granskning av bärvidden av de skäl, som tala för densamma. Styrelsen har emellertid som sin uppfattning uttalat, att till de skäl, som tidigare anförts för programmets snara genomförande och vilka återgivits i förberörda proposition till 1930 års riksdag, kommit ett synnerligen betydelsefullt nytt sådant. Styrelsen avser härvid den allmänna depression på näringslivets område, som råder i världen och som gjort sig allt starkare gällande även i vårt land. På grund av den nedgång i varuprisen, som härvid inträtt, kräver nämligen en elektrifiering nu mindre kostnader, än som måst beräknas ännu för ett år sedan, och vidare skulle av stor allmännytta varande statliga arbeten och statliga beställningar av den storleksordning, varom här är fråga, komma att väsentligt bidra till depressionens hejdande och arbetslöshetens begränsning inom vårt land.

Enligt den reviderade beräkningen skulle *kostnaderna för Malmölinjernas elektrifiering* ställa sig på följande sätt:

	Brutto- kostnad	Avgår på grund av att kostnader måste nedläggas, om ångdrift bibehålles	Netto- kostnad
K r o n o r			
<i>Kostnader, hänförliga till statens järnvägar.</i>			
Överföringsanläggning	35,000,000	—	35,000,000
Rullande materiel: lok	18,709,500	15,800,000	709,500
D:o godsvagnar	—	1,400,000	
D:o lokstation och huvudverkstad	—	800,000	
Diverse ändringsarbeten beträffande banan samt belysningsanläggningar och svagströmsled- ningar	9,100,000	—	9,100,000
Elektrisk värmeledning för vagnar	3,100,000	—	3,100,000
Summa	65,909,500	18,000,000	47,909,500
<i>Kostnad, hänförlig till telegrafverket</i>	4,110,300	—	4,110,300
Totalkostnad	70,019,800	18,000,000	52,019,800
Till jämförelse må omnämnas, att motsvarande kostnad enligt den preliminära beräkningen av den 21 januari 1930 utgjorde	71,840,000	16,400,000	55,440,000

Sedan numera kapitalbehovet kunnat säkrare fastställas och villkorliga kontrakt eller avtal träffats i viktiga hänseenden, såsom i fråga om anskaffning av elektriska lok och omformarestationernas utrustning, inköp av erforderliga koppar samt leverans av elektrisk energi, hava de preliminära beräkningarna underkastats en mycket ingående revidering. Härvid har järnvägsstyrelsen funnit riktigtast att räkna, icke såsom enligt den preliminära kalkylen med 1928 års tågrörelse, utan *dels* med redan inträdd något större tågrörelse och *dels* med den tågrörelse, som enligt vad tidigare anförts får beräknas även vid ångdrift komma att förefinnas vid tidpunkten för elektrifieringsarbetets avslutande. Nämda beräkningar hava givit följande resultat:

	A n t a g a n d e	
	Tågrörelse enl. tidtabell juli 1929—juni 1930.	Tågrörelse beräknad för år 1934.
Tågkilometer	7.1 milj.	8.7 milj.
Häremot svarande lokkilometer, inkl. växling	8.8 »	10.7 »
<i>Besparingar vid elektrisk drift:</i>		
Minskat personalbehov:		
vid maskinavdelningen, 560 resp. 600 man à kr. 3,400	kr. 1,904,000	2,040,000
vid trafikavdelningen, 40 resp. 45 man à kr. 4,000 »	160,000	180,000
Stenkol, 122,500 resp. 148,000 ton à 20 kr. ökat med kostnad för transport, lagring och ränta kr. 4:83 »	3,042,000	3,675,000
Minskad kostnad för lokunderhåll, 9 öre per lokkm, 8.8 resp. 10.7 milj.	792,000	963,000
Minskad kostnad för smörjning av lok samt underhåll av kol- och vattengivningsanordningar m. m. »	264,000	321,000
Minskad kostnad för belysningsström	180,000	180,000
Minskad kostnad för godsagnar och presenningar »	40,000	40,000
Minskad kostnad för underhåll av svagströmsledningar efter omläggning till kabledningar	100,000	100,000
Summa besparingar	kr. 6,482,000	7,499,000
<i>Nyttillkommande utgifter:</i>		
Ränta à 4,55 % à 47,909,500 kr.	kr. 2,180,000	2,180,000
D:o à omläggningskostnaden för telegrafverkets ledningar, 4,110,300 kr.	» 187,000	187,000
Kostnad för strömtillförsel:		
Underhåll, skötsel och förnyelse av omformarestationer och ledningar	» 1,164,000	1,164,000
Energiförbrukning	» 2,358,000	2,716,000
Summa nyttillkommande kostnader	kr. 5,889,000	6,247,000
<i>Direkt vinst</i> vid införande av elektrisk drift	» 593,000	1,252,000

Sammanfattningsvis har styrelsen beträffande ifrågavarande beräkning som sin uppfattning uttalat, att beräkningens detaljer äro välgrundade och att slutresultatet, under förutsättning att stora ändringar i penningens värde ej plöts-

ligt inträda, därför måste anses säkert vägledande för bedömning av frågan, huruvida ifrågasvarande elektrifiering kan anses vara ur ekonomisk synpunkt berättigad.

Vid bedömning av sistnämnda fråga har man emellertid, framhåller styrelsen, jämväl att taga hänsyn till vissa indirekta, i penningar svarberäkningsbara samhälleliga fördelar, som vinnas vid en elektrifiering, ävensom till den stegring i trafik och trafikinkomster, som erfarenhetsmässigt vinnes vid en elektrifierad bana som följd av transporttidens förkortning och tåglägenheternas ökning. Sistnämnda inkomstökning har i den preliminära beräkningen uppskattats till i runt tal 1,000,000 kronor. Till grund för beräkningen låg en undersökning av storleken av den större inkomstökning än på andra linjer, som vid Göteborgslinjen uppstått efter elektrifieringen. Vid nu företagen undersökning har enligt styrelsen framgått, att persontrafikökningen å den elektrifierade Göteborgslinjen även under år 1929 fortgått i märkbart större omfattning än motsvarande ökning å icke elektrifierade linjer. Den inkomstökning av omkring 1,000,000 kronor, varmed styrelsen alltså ansett sig kunna räkna, har dock styrelsen funnit bära föras inom linjen i likhet med det icke bestämbara värdet av samhälleliga fördelar, som följa av elektrifieringen, i främsta rummet rese- och transporttidens förkortning och möjligheten att vid framtida behov lätt och mot låg merkostnad kunna bereda tätare transportlägenheter.

Järnvägsstyrelsen har slutligen framlagt *finansieringsplan* för elektrifieringsarbetena samt därpå grundad beräkning rörande behovet av kapitalökningsanslag ävensom förslag i fråga om fördelning på skilda budgetår av för anläggningen erforderliga medelsbelopp. I dessa avseenden innehåller styrelsens skrivelse följande:

Bruttokostnaden för elektrifieringsanläggningens genomförande har jämlikt föreliggande tekniska program angivits till 70,019,800 kronor, vilket belopp här avrundas till 70,000,000 kronor.

Av detta belopp anser styrelsen, att 16,300,000 kronor bära bestridas av medel från statens järnvägars förnyelsefond och härvid 15,800,000 kronor å kontot för ånglok samt 500,000 kronor å kontot för byggnader. Fondens belastning med berörda kostnader motiveras härvid, vad lokkontot angår, dels av att ej mindre än 180 äldre lok under nästkommande 10-årsperiod behöva utmönstras, varvid det diskonterade förtidsvärdet av denna lokpark beräknas till lågt 14,000,000 kronor, dels av inbesparad anskaffning av 11 ånglok till en kostnad av 1,800,000 kronor, och dels slutligen av den fördel, som vinnes för driftsökningen på andra linjer genom att ett antal moderna och bränsleekonomiserande ånglok frigöres och överflyttas från Malmölinjerna, samt vad byggnadskontot angår av den besparing å kontot, som uppkommer genom att en förestående stallbyggnad i Malmö icke behöver utföras för lika många stallplatser, som om ångdrift bibehålles.

Det belopp, för vilket kapitalökande anslag behöver utgå, beräknas alltså till 53,700,000 kronor. Styrelsen får emellertid erinra, att häri ingår viss, i det föregående till 4,110,300 kronor beräknad kostnad, som är hänförlig till telegrafverkets ledningar och som efter Kungl. Maj:ts framtida prövning kan komma att helt eller till viss del överföras till telegrafverkets kapitalkonto.

Därest erforderliga anslag till Malmölinjernas elektrifiering beviljas för budgetåren 1931—1934, bör densamma kunna genomföras på tre år. Kan arbetet

igångsättas den 1 juli 1931, skulle enligt föreliggande arbetsplan de elektriska anläggningarna vara slutförda:

å sträckan	Järna—Norrköping	oktober 1932
»	» Katrineholm—Norrköping	december 1932
»	» Falköping—Nässjö	april 1933
»	» Örebro—Mjölby	maj 1933
»	» Norrköping—Mjölby	september 1933
»	» Lomma—Malmö—Hässleholm	januari 1934
»	» Mjölby—Nässjö	februari 1934
»	» Nässjö—Hässleholm	mars 1934, samt
»	» Malmö—Trälleborg	april 1934.

Därest emellertid styrelsen beredes möjlighet att igångsätta elektrifieringsarbetet tidigt på våren eller senast den 1 april 1931, så kan elektrifieringen genomföras på omkring ett halvt år kortare tid, beroende på att vid sådant fall ledningsstolpar i stor omfattning kunna efter tillverkning nedsättas, innan vinterns tjäle allt för mycket försvårat sådant arbete.

Enligt den uppgjorda arbetsplanen erfordras under olika år för skilda slag av arbeten och anskaffningar följande medelsanskaffning:

	B u d g e t å r e t		
	1931/1932	1932/1933	1933/1934
	K r o n o r		
Överföringsanläggningen	12,000,000	13,000,000	10,000,000
Diverse ändringsarbeten, inkl. telegrafverkets ledningar	10,000,000	3,200,000	—
Elektriska lok	4,700,000	8,900,000	5,100,000
Elektrisk värmeledning	1,000,000	1,000,000	1,100,000
	Summa	27,700,000	26,100,000
varav:			
Anslag för kapitalökning	23,000,000	19,600,000	11,100,000
Förnyelsefondsmedel	4,700,000	6,500,000	5,100,000

För budgetåret 1931/1932 skulle således erfordras ett anslag för kapitalökning av 23,000,000 kronor.

Nu framlagda utredningar rörande en elektrifiering av södra stambanan jämte vissa därtill anslutna bansträckor hava verkställts i enlighet med beslut av 1930 års riksdag. De framkomna resultaten få anses bekräfta redan tidigare hysta förhoppningar, att järnvägselektrifieringens utsträckning även till nu avsedda statsbanelinjer skall ställa sig såväl drifttekniskt som ekonomiskt tillfredsställande.

Det kapital, som skulle bindas i elektrifieringsföretaget, antages visserligen — trots de jämförelsevis gynnsamma pris å ledningsmateriel, lokomotiv m. m., som redan i stor utsträckning preliminärt kunnat betingas — komma att uppgå till ett så avsevärt belopp som 70,000,000 kronor; härav skulle 16,300,000 kronor beredas från redan befintliga förnyelsefondsmedel (i huvudsak motiverat av att inköpen av elektriska lokomotiv allenast utgör ersättning för ånglokomotiv, som i varje fall måste nyanskaffas) men återstoden, 53,700,000 kronor, bestridas genom upplåning.

Grundade förhoppningar lära dock kunna hysas om en tillfredsställande avkastning å detta kapital, vartill kommer den ur nationalekonomisk synpunkt

*Utskottets
yttrande.*

synnerligen påtagliga fördelen av ett minskat beroende av utländskt lokomotivbränsle och i stället en motsvarande ökad användning av vår inhemska vattenkraft. De årliga besparingarna vid elektrisk drift hava beräknats till 7,500,000 kronor, varav 3,675,000 kronor i minskade utgifter för stenkol. Om häremot ställas nytillkommande årliga utgifter för energiförbrukning och ränta å det nyanskaffade elektrifieringskapitalet m. m. å sammanlagt 6,250,000 kronor, skulle årliga vinsten av en elektrifiering få antagas bliva 1,250,000 kronor. Vid beräkningen av ovannämnda belopp av 3,675,000 kronor i inbesparat kolbränsle har man visserligen utgått från ett i förhållande till dagspriset¹ så högt kolpris som 20 kronor för ton. De upplysningar, utskottet i detta avseende inhämtat från järnvägsstyrelsen, synas emellertid bekräfta styrelsens tidigare hävdade uppfattning, att det nuvarande kolpriset i förhållande till produktions- och transportkostnader är alltför lågt för att kunna bliva bestående, vadan alltså fog synes föreligga för att utgå från ett något högre kolpris. Till den angivna siffran 1,250,000 kronor å antaglig årlig vinst av elektrifieringen läser för övrigt böra läggas en ytterligare inkomstökning på grund av trafikstegring, framkallad genom transporttidens förkortning och tågägenheternas förbättring; medräknas även denna inkomstökning — av järnvägsstyrelsen uppskattad till 1,000,000 kronor — skulle den direkta årliga vinsten av elektrifieringen överstiga 2,000,000 kronor.

Dessa förhandskalkyler kunna visserligen te sig mer eller mindre ovissa. De synas dock giva stöd för antagandet om en god avkastning å elektrifieringsföretaget. Härtill må läggas vissa andra skäl, som ytterligare tala för planens genomförande redan under allra närmaste tiden. Förutom ett allmänt ränteläge, som möjliggör det erforderliga lånekapitalets anskaffning till jämförelsevis låg ränta, märkes i detta avseende de gynnsamma konjunkturen, som just nu synas erbjudas för inköp av lokomotiv och övrig elektrisk utrustning. Avtal hava också — enligt vad utskottet inhämtat — till största delen redan preliminärt träffats med vissa svenska verkstäder om erforderliga leveranser. De betingade priserna hava framkommit under jämförelse med motsvarande utländska priser och hava av järnvägsstyrelsen ansetts för dess del godtagliga. Det stöd, som på detta sätt lämnas åt vissa svenska verkstäder, läser få anses desto värdefullare, som, enligt vad utskottet inhämtat, tillgången på andra beställningar för närvarande är för dessas del knapp. Även i övrigt torde ifrågavarande arbetsföretag komma att erbjuda ökad tillgång på arbetstillfällen av olika slag. I detta avseende vill utskottet framhålla som önskvärt att föreliggande möjligheter beaktas att vid stolpresning och andra lämpliga arbeten utefter linjen bereda sysselsättning åt en del av statens järnvägars anläggningsarbetare, allt självfallet i den mån detta kan visa sig förenligt med en rationell organisation av arbetet.

Vid den prövning utskottet ägnat ärendet har utskottet alltså kommit till den uppfattningen, att erforderliga ekonomiska och tekniska betingelser måste anses föreligga för en utsträckning av statsbaneelektrifieringen till linjen

¹ Vid statens järnvägars senaste inköp i december 1930 betingade polska stenkol ett pris av cirka 15 kronor för ton fritt svensk hamn.

Järna—Malmö jämte övriga i planen ingående järnvägssträckor. Under erinran därjämte om det värdefulla bistånd ett dylikt statligt arbetsföretags igångsättande just nu skulle innebära i den allmänna kampen mot arbetslöshet och ekonomisk depression, får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förevarande förslag.

Vad till sist angår den motionsvis väckta frågan om åtgärder för att »gods- och persontrafiken från och till Huskvarna med omnejd må komma att vid Huskvarna direkt anknyta till statens järnvägar» vill utskottet endast erinra, att nämnda spörsmål redan är föremål för vederbörande järnvägsmyndigheters uppmärksamhet. Att riksdagen, på sätt motionärerna yrkat, skulle i nu förevarande sammanhang framställa särskild begäran om utredning och förslag i ämnet, kan utskottet ej tillstyrka.

Under åberopande härav hemställer utskottet,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag, må till *elektrifiering av banan Järna—Norrköping—Malmö m. fl. linjer* för budgetåret 1931/1932 anvisa ett reservationsanslag av 23,000,000 kronor;

b) att de av herrar K. Gustafsson och Johanson i Huskvarna i ämnet väckta motionerna I: 40 och II: 57 ej må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Beträffande sättet för beredande av tackning för ifrågavarande anslag kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva utlåtande.

Stockholm den 30 januari 1931.

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, Olof Olsson, J. Nilsson i Malmö, C. P. V. Nilsson i Gränebo, Oscar Olsson, E. J. G. Rosén, E. A. Lundell, C. I. Asplund, C. G. V. Hammarskjöld och K. A. S. Nylander;

från andra kammaren: herrar A. Anderson i Råstock, A. Wiklund i Brattfors, C. R. Jansson i Falun, P. Nilsson i Bonarp, S. Bengtsson i Norup, A. Å:son Törnkvist i Karlskrona, G. Strindlund, E. J. Wigforss, B. F:son Holmgren, E. G. E. Eriksson i Stockholm, O. E. F. Järte och J. Jönsson i Revinge.

Reservationer:

- 1) av herr *Rosén* beträffande utskottets motivering;
- 2) av herr *Asplund*, vilken ansett, att utskottets motivering bort hava följande lydelse:

»Nu framlagda — — — — genom upplåning.

Grundade förhoppningar — — — — 20 kronor för ton.

Då emellertid även vid ett så lågt kolpris som 15 kronor pr ton utöver full förräntning å det nedlagda kapitalet skulle uppstå en årlig vinst av något mer än 500,000 kronor, synes — med reservation för den ovisshet som alltid vidlåder förhandskalkyler — dock stöd finnas för antagandet om en god avkastning å elektrifieringsföretaget. Härtill må läggas — — — — organisation av arbetet.

Vid den prövning — — — — ej tillstyrka.»