

Nr 115.

Ankom till riksdagens kansli den 15 maj 1934 kl. 5 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer och Uppsala—Gävle jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I den till riksdagen avlätna, den 3 januari 1934 dagtecknade propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov har Kungl. Maj:t (punkt 13, sid. 44 och 45, av det vid propositionen under rubrik »Utgifter för kapitalökning. Bil. 4» fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kan bli va riksdagen förelagd, till fortsatt elektrifiering av statsbanorna för budgetåret 1934/1935 beräkna ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

Därefter har Kungl. Maj:t i en den 28 februari 1934 till riksdagen avläten proposition, nr 199, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för sistnämnda dag föreslagit riksdagen att till elektrifiering av banorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer och Uppsala—Gävle för budgetåret 1934/1935 under utgifter för kapitalökning anvisa dels under rubriken Statens affärsverksamhet, Statens järnvägar, ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 11,000,000 kronor, dels ock under rubriken Fonden för förslag till statsverket, A. Anslag till allmänna arbeten, att utgå av lånemedel med kort amorteringstid, ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor.

I anledning av sistnämnda proposition har i två likalydande motioner, väckta den ena, nr 317, inom första kammaren av herr *N. Andersson* m. fl. och den andra, nr 563, av herr *J. Olofsson* i Digernäs m. fl. hemställts, 1) att riksdagen med bifall i övrigt till Kungl. Maj:ts proposition nr 199 måtte i stället för till banlinjen Uppsala—Gävle till påbörjande av elektrifiering av banlinjerna Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund för budgetåret 1934/1935 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 3,000,000 kronor; 2) att riksdagen måtte i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av frågan om en ny sträckning av norra stambanan mellan Alby och Bräcke.

I fråga om de till stöd för berörda framställning återopade skälen får utskottet hänvisa till motionen I: 317.

Sedan departementschefen under hand framställt förfrågan till järnvägsstyrelsen, huruvida styrelsen hade för avsikt att under närmaste tiden föreslå någon ytterligare banelektrifiering utöver redan beslutade elektrifieringsföretag, har järnvägsstyrelsen i skrivelse den 5 december 1933 anfört, att en ut-

vidgning av elektrifieringsprogrammet syntes i första rummet kunna ifrågakomma beträffande linjerna Laxå—Charlottenberg, samt Sundsvall—Ånge—Bräcke—Östersund—Storlien och Bräcke—Långsele. Järnvägsstyrelsen har sedermera fullföljt undersökningarna rörande en fortsatt banelektrifiering. Resultaten av dessa undersökningar har styrelsen nu framlagt i en den 9 februari 1934 dagtecknad skrivelse.

Järnvägsstyrelsen har för åstadkommande av erforderlig klarhet rörande det allmänna läget av frågan om en fortsatt banelektrifiering låtit utredningen omfatta alla de förslag, vilkas utförande för närvarande syntes kunna diskuteras. Styrelsen hade därvid, av samma skäl som nyligen föranlett styrelsen att i elektrifieringsplanerna för huvudlinjerna Stockholm—Malmö och Göteborg—Malmö innefatta bilinjerna Hässleholm—Markaryd—Veinge och Åstorp—Mölle, låtit utredningen omfatta även bilinjerna Södertälje södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle, varjämte styrelsen sönderdelat linjegruppen Sundsvall—Ånge—Bräcke—Östersund—Storlien och Bräcke—Långsele i dels ett huvudalternativ, omfattande linjesystemet Ånge—Bräcke—Långsele samt Bräcke—Östersund, och dels två bialternativ, avseende elektrifiering av de till huvudalternativets linjesystem anslutande linjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall. Järnvägsstyrelsen säger sig därjämte hava ägnat uppmärksamhet åt frågan om en elektrifiering av linjen Göteborg—Skee—Strömstad, men styrelsen hade därvid kommit till den uppfattningen, att tanken på denna banelektrifiering borde vila, till dess klarhet vunnits, huruvida de norska myndigheterna kunde komma att vilja återupptaga den sedan länge vilande gamla frågan om en sammanbindning av de svenska och norska statsbanorna vid Svinesund.

Av järnvägsstyrelsen från dessa utgångspunkter verkställda utredningar hava resulterat i följande elektrifieringsprojekt:

	Kostnad kronor.
1) Laxå—Charlottenberg (banlängd 203 km.; elektrifierad spårlängd 315 km.)	14,500,000
2) Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer till Mariefred och Strängnäs (banlängd 100 km.; elektrifierad spårlängd 135 km.)	5,100,000
3) Uppsala—Gävle (banlängd 114 km.; elektrifierad spårlängd 173 km.)	7,300,000
4) Ånge—Bräcke—Långsele samt Bräcke—Östersund (banlängd 233 km.; elektrifierad spårlängd 304 km.)	15,000,000
5) Östersund—Storlien (banlängd 162 km.; elektrifierad spårlängd 187 km.)	7,800,000
6) Ånge—Sundsvall (banlängd 95 km.; elektrifierad spårlängd 130 km.)	6,100,000
Summa kronor	55,800,000

Av telegrafstyrelsen sedermera verkställda kostnadsberäkningar rörande telegrafverkets arbeten vid de under 1)—4) angivna linjerna hava emellertid givit resultat som medföra en begränsning av kostnaderna för dessa linjer med sammanlagt 2,180,000 kronor.

Elektrifiering av de ifrågavarande linjerna har järnvägsstyrelsen beräknat draga följande totalkostnader:

	Laxå— Charlottenberg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele och Östersund	Öster- sund— Storlien	Ånge— Sunds- vall
	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor	kronor
Överföringsanläggningar	6,000,000	2,600,000	3,350,000	6,730,000	4,100,000	2,900,000
Ändringar	3,910,000	1,605,000	2,155,000	5,240,000	2,840,000	2,215,000
Lokomotiv m. m.	4,590,000	895,000	1,795,000	3,030,000	860,000	985,000
Summa kronor	14,500,000	5,100,000	7,300,000	15,000,000	7,800,000	6,100,000
Härav hänföra sig till telegraf- verket	1,470,000	755,000	765,000	1,500,000	870,000	930,000

Vid utredning i fråga om skillnaden i driftkostnader vid elektrisk drift och vid ångdrift har styrelsen räknat med nuvarande tågplan. Med hjälp av erfarenhetssiffror från i drift varande anläggningar hava därvid uträknats de besparingar respektive tillkommande kostnader, som genom elektrifieringen kunna beräknas uppkomma. De sålunda gjorda beräkningarna belysas av följande översikt:

	Laxå— Charlotten- berg	Söder- tälje— Eskilstuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele o. Östersund	Öster- sund— Storlien	Ånge— Sundsvall
Tågakilometer	1,260,000	270,000	840,000	1,000,000	430,000	430,000
Häremot svarande lok-km., inkl. växling	1,600,000	300,000	940,000	1,100,000	480,000	480,000
Minskat personalbehov, antal man	62	22	23	46	18	25
Bortfallande bränsleförbrukning, ton stenkol	17,600	4,000	8,400	15,100	6,900	6,100
<i>Besparingar.</i>		K — r — o — n — o — r				
Minskat personalbehov	198,000	72,600	71,000	147,000	59,000	80,000
Stenkol, 20 kr. per ton, jämte frakt m. m.	406,000	95,000	1 207,000	370,000	180,000	135,000
Minskad kostnad för lokunder- håll	161,000	26,400	67,000	104,000	41,000	39,000
Minskade kostnader för smörj- ning av lok samt för lokstallar, kol- och vattenstationer	26,000	8,000	13,000	17,000	7,000	7,000
Summa besparingar kronor	791,000	202,000	358,000	638,000	287,000	261,000
<i>Nya utgifter.</i>						
Strömkostnad	267,000	42,000	100,500	249,000	114,800	100,500
Underhåll och avskrivning för överföringsanläggningen	197,500	71,600	113,800	226,000	140,000	96,700
Summa nya utgifter kronor	464,500	113,600	214,300	475,000	254,800	197,200
Vinst vid införande av elektrisk drift	326,500	88,400	143,700	163,000	32,200	63,800
Denna vinst motsvarar följande procent på det nya anläggnings- kapitalet	2.25	1.73	1.97	1.09	0.41	1.05

¹ Härin ingår kostnaden för bensin till nuvarande motorvagnar med 31,000 kronor.

I fråga om bränslekostnaden vid ångdrift har styrelsen tillämpat samma beräkningsgrunder som vid föregående utredningar om järnvägselektrifiering och sålunda utgått från ett kolpris per ton utländska stenkol, fritt banvagn i hamn, av 20 kronor. Vid sista upphandlingen 1933 hava emellertid, enligt vad styrelsen meddelar, lokomotivstenkol kontrakterats till ett pris motsvarande i medeltal 17 kronor per ton. Om detta kolpris beräknas, försämras resultatet med i efterföljande tabell upptagna belopp, därvid vinsten sjunker till i tabellen angivna procenttal:

	Laxå— Charlot- tenberg	Söder- tälje— Eskils- tuna	Uppsala— Gävle	Ånge— Bräcke— Långsele o. Östersund	Öster- sund— Storlien	Ånge— Sundsvall
Minskad besparing vid ett kol- pris av 17 kronor per ton, jämte frakt m. m. kronor	54,912	12,480	26,208	47,112	21,522	19,032
Vinst i procent	1.87	1.49	1.61	0.77	0.14	0.73

I fråga om den inbördes ordningen mellan ifrågavarande elektrifieringar har järnvägsstyrelsen yttrat följande:

Vid bedömande av vilka av sålunda utredda elektrifieringsprojekt, som under förhandenvarande förhållanden böra kunna komma till utförande, har järnvägsstyrelsen ansett sig böra granska desamma dels ur nationell synpunkt, dels ur statens järnvägars egen intressesynpunkt. Styrelsen har därvid funnit, att ur nationell synpunkt elektrifieringen Ånge—Bräcke—Långsele och den därmed förbundna elektrifieringen Bräcke—Östersund torde vara den, som borde i första hand ifrågakomma. De vinster i befordringstider m. m., som göras med den elektriska driftsformen för dessa linjer, komma nämligen stora bortom deras ändpunkter liggande landsdelar tillgodo på ett helt annat sätt än som gäller för de övriga diskuterade linjerna. De till det norrländska huvudsystemet anslutande bilinjerna Östersund—Storlien och Ånge—Sundsvall uppvisa däremot — också relativt — svag trafikfrekvens, och desammas elektrifiering erbjuder i övrigt så ringa fördelar för det allmänna, att därmed synes åtminstone tills vidare böra anstå.

Att nu omedelbart igångsätta elektrifiering av det sammanhörande linjesystemet Ånge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund stöter emellertid på svårigheter, när denna elektrifiering givetvis måste bli beroende av färdigställandet av elektrifieringen Stockholm—Ånge, vilken enligt nu följd arbetsplan ej kan beräknas bli färdig upp till Ånge förr än i mitten av år 1936. Elektrifieringsarbetena för linjen norr om Ånge kunna därför lämpligen ej påbörjas förr än under år 1935 med utläggning av kablar för telefon m. m. samt viss stolpsättning, och först under år 1936 skulle anläggningsarbetena bli av större omfattning. Hithörande linjer hava beräknats kunna bli färdigställda, linjen Ånge—Bräcke—Långsele under första halvåret 1937, linjen Bräcke—Östersund under andra halvåret 1937 och linjen Östersund—Storlien slutligen, om densammas elektrifiering eventuellt skulle beslutas, omkring mitten av år 1938. Det sistnämnda gäller även om linjen Ånge—Sundsvall.

Ur statens järnvägars intressesynpunkt vore givetvis mest fördelaktigt, om elektrifieringen av linjerna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle komme först, när därigenom isolerade ångdriftssträckor inlänkades i det elektriska systemet, vilket skulle medföra avsevärda fördelar såväl i ekonomiskt som i driftshänseende. Dessa elektrifieringar

kunna också med replierande på redan befintlig arbetsorganisation omedelbart påbörjas och arbetet där bedrivs samtidigt med och i samma takt som det pågående arbetet å Västkustbane- och Ängelinjerna.

Med hänsyn till den stora betydelse, vilken, såsom redan framhållits, måste tillerkännas elektrifieringen av linjerna Änge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund, har styrelsen emellertid intet att erinra mot att beslut redan nu fattas om nämnda linjers elektrifiering i omedelbar anslutning till färdigställande av respektive anläggningsarbeten å Ängelinjerna. Däremot vill det synas styrelsen, som borde linjerna Östersund—Storlien och Änge—Sundsvall undantagas, åtminstone tillsvidare.

Järnvägsstyrelsen finge alltså, anför styrelsen, med det intresse styrelsen hade att så många som möjligt av statens järnvägars linjer bleve delaktiga av den elektriska driftens fördelar, under i det följande närmare angivna förutsättningar rörande finansieringen, tillstyrka utvidgning av det redan beslutade elektrifieringsprogrammet till att omfatta jämväl dels linjerna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna och Uppsala—Gävle, dels linjesystemet Änge—Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund.

Departementschefen har anfört bland annat följande:

För hittills beslutade elektrifieringsföretag vid de svenska statsjärnvägarna hava de ekonomiska kalkylerna visat, att redan de genom elektrifieringen vunna besparingarna å utgiftssidan skulle medföra normal eller mer än normal förräntning av investerat kapital. Den utredning, som järnvägsstyrelsen på mitt föranledande nu verkställt och som omfattar samtliga de linjer, vilkas elektrifiering enligt styrelsens mening för närvarande kan diskuteras, har givit vid handen, att lika gynnsamma räntabilitetsresultat icke kunna påräknas vid en fortsatt statsbaneelektrifiering. Emellertid äro nu framlagda liksom tidigare kalkyler uppgjorda med största försiktighet och innefatta utan tvivel en betydande säkerhetsmarginal. Därtill kommer att, såsom framgår av järnvägsstyrelsens framställning, vid dessa beräkningar helt bortsetts från den ökning av trafikinkomsterna, som en snabbare och tätare trafik må komma att medföra. Utan att ifrågasätta någon ändring i vedertagna grunder för kalkylerna, vill jag framhålla, att det påvisbara ekonomiska resultatet av elektrifieringarna, sedan fördelarna av den elektriska driften vid respektive linjer hunnit göra sig gällande, med sannolikhet kommer att ställa sig förmånligare än vad från början tagits i beräkning.

Även om man finner sig böra utgå från att vid en fortsatt statsbaneelektrifiering icke kan påräknas högre förräntningssiffra än den av järnvägsstyrelsen nu förebragta utredningen visar, eller i varje fall icke sådan förräntning, att kostnaderna för en elektrifiering böra helt täckas med lånemedel att förräntas med trafikinkomster, synas starka skäl tala för att elektrifieringen av statsbanorna icke avslutas med de hittills beslutade företagen. Främst är därvid att erinra om den betydande allmännyttan, som statsbaneelektrifieringen obestriddligen innebär. Måhända icke mindre betydelsefull är den synpunkten, att en lämplig anpassning efter utvecklingen och de krav, som denna medför, utgör en viktig förutsättning för att järnvägarna i längden skola kunna hävda sin ställning och fullgöra sin uppgift såsom ett av de för hela landet och dess näringsliv viktigaste transportmedlen. Vidare tillkommer den med hänsyn till rådande förhållanden särskilda betydelse, som dylika företag ur arbetsmarknadssynpunkt hava. Järnvägsstyrelsen har i sistnämnda avseende särskilt framhållit, att ifrågasvarande anläggningar, samtidigt som de på olika områ-

den skapa nya arbetstillfällen, till skillnad från åtskilliga andra i arbetslöshetslindrande syfte igångsatta arbetsföretag själva bära kostnaderna för underhåll och förnyelse. Sammantagna äro alltså de fördelar, som statsbaneelektrifieringen medför, av sådana mått, att det synes mig icke endast befogat utan även önskvärdt, att elektrifieringen fortsättes i lämplig omfattning, även om icke enbart lånemedel av nyssnämnt slag behöva tagas i anspråk.

Departementschefen har därefter under åberopande av de av järnvägsstyrelsen framlagda uppgifterna rörande förräntningsmöjligheterna för de olika linjerna framhållit, att från förräntningssynpunkt linjen Laxå—Charlottenberg hade ett avgjort företräde, närmast följd av linjerna Uppsala—Gävle och Södertälje södra—Eskilstuna, den senare omfattande även bilinjerna till Mariestad och Strängnäs. Av övriga linjer borde de mellan Östersund och Storlien samt Ånge och Sundsvall av skäl som järnvägsstyrelsen anfört icke i detta sammanhang komma i fråga; från dessa linjer ansåge sig departementschefen därför kunna bortse.

Förräntningstalen kunde emellertid — fortsätter departementschefen — icke enbart vara utslagsgivande; hänsyn måste givetvis även tagas till frågan om storleken av erforderliga medel och sättet för dessas anskaffande. För finansieringen av elektrifieringsföretagen skulle enligt järnvägsstyrelsens utredning efter den jämkning av siffrorna, som telegrafstyrelsens beräkningar föranleda, behöva tagas i anspråk följande belopp:

	Laxå—Charlottenberg	Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer	Uppsala—Gävle	Ånge—Bräcke—Långsele och Östersund
	Kronor	Kronor	Kronor	Kronor
Lånemedel att förräntas med trafikinkomster	6,000,000	2,000,000	3,000,000	3,000,000
Andra medel	7,910,000	2,525,000	3,995,000	11,290,000
Summa kronor	13,910,000	4,525,000	6,995,000	14,290,000

Av denna sammanställning framginge, att enligt verkställda beräkningar linjerna Ånge—Bräcke—Långsele och Östersund, en sammanlagd banlängd av 233 kilometer, i jämförelse med de båda linjerna Charlottenberg—Laxå och Södertälje södra—Eskilstuna tillsammantagna, med en banlängd av 303 kilometer, kräva icke obetydligt större tillskott av andra medel än lånemedel att förräntas med trafikinkomster, samt att sistnämnda båda linjer jämte linjen Uppsala—Gävle, med en sammanlagd banlängd av 417 kilometer, av dylika medel skulle kräva endast omkring 3 miljoner kronor mera än ifrågavarande norrlandslinjer.

Beträffande de linjer, som närmast borde elektrifieras, yttrar departementschefen följande:

Ehuru skäl kunna anföras för att vid en fortsatt statsbaneelektrifiering i första hand taga sikte på linjer närmast norr om Ånge, synas dock järnvägsintressena i övervägande grad och än mer i förening med räntabilitets- och finansieringssynpunkterna giva företräde åt de ifrågavarande mellansvenska banorna, då det gäller tidsföljden för fortsatt elektrifiering. Utslagsgivande synes mig emellertid i sakens nuvarande läge vara, att arbetena å de mellan-

svenska banorna kunna igångsättas så snart medel för ändamålet bliva tillgängliga, medan arbetena å elektrifiering av de norrländska linjerna med hänsyn till fortskridandet av de s. k. Ångelinjernas elektrifiering icke lämpligen kunna taga sin början förrän år 1935 för att först under år 1936, då elektrifieringen upp till Ånge beräknas bliva färdigställd, få större omfattning. För att en fortsatt elektrifiering skall kunna tjäna även det viktiga syftet att under rådande svåra arbetslöshet bereda ökade arbetstillfällen, är det uppenbarligen en förutsättning, att arbetena därå kunna omedelbart komma till utförande.

Med hänsyn till det anförda finner jag mig, i anslutning till vad järnvägsstyrelsen anført, böra förorda, att samtliga ifrågavarande linjer på sätt järnvägsstyrelsen föreslagit efter hand bliva elektrifierade och att riksdagen beredes tillfälle att nu på grundval av den förebragta utredningen i princip taga ställning till hela detta spörsmål, sådant det här framlagts, men anser jag att ett anslagsäskande för nästkommande budgetår bör begränsas till att avse vad som under sagda budgetår erfordras för elektrifieringen av linjerna Laxå—Charlottenberg och Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer till Mariefred och Strängnäs samt linjen Uppsala—Gävle.

De sammanlagda kostnaderna för elektrifiering av nu nämnda linjer vore — fortsätter departementschefen — kalkylerade till i avrundat tal 25.5 miljoner kronor, varav 11 miljoner kronor beräknas bliva fullt räntabla. Ehuru fog funnes för antagandet att företagen skulle kunna förränta ett högre belopp än det sålunda beräknade, och ehuru skäl även kunde andragas för en beräkningsmetod, som baserade sig på att all statsbaneelektrifiering ur räntabilitetssynpunkt betraktades såsom ett enda företag, instämde departementschefen dock med järnvägsstyrelsen däri, att beträffande dessa företag, åtminstone för närvarande, ej borde räknas med förräntning å större belopp än 11 miljoner kronor.

I anslutning till vad departementschefen sålunda anført har han ansett, att under rubriken statens affärsverksamhet borde upptagas förutnämnda belopp av 11 miljoner kronor. Återstoden av de under budgetåret behövlige medlen, 4 miljoner kronor, borde med hänsyn till ifrågavarande arbetens betydelse för arbetslöshetens bekämpande, liksom vissa andra av denna anledning äskade anslag till allmänna arbeten, uppföras under rubriken Fonden för förslag till statsverket och utgå av lånemedel med kort amorteringstid. För nu ifrågavarande elektrifieringsarbeten skulle alltså återstå att å riksstaten för budgetåret 1935/1936 anvisa 10.5 miljoner kronor. Utan att nu närmare ingå på frågan om finansieringen av sålunda återstående kostnader framhåller departementschefen att, därest icke annan lösning befunnes lämpligare, detta belopp borde kunna uppföras under rubriken Fonden för förslag till statsverket och, i avvaktan å resultatet av en i sinom tid företagen utredning om den verkliga räntabiliteten av de elektrifierade statsbanelinjerna, utgå av lånemedel.

I fråga om vissa andra med elektrifieringen sammanhörande frågor anför departementschefen slutligen följande:

Såsom av vattenfallsstyrelsen vitsordats, möta icke hinder att erhålla erforderlig kraft till den elektriska driften å de linjer, som sålunda ifrågasatts till elektrifiering. Efter jämkningar i de uppgjorda arbetsprogrammen har enighet uppnåtts mellan järnvägsstyrelsen och telegrafstyrelsen om tiden för

nedläggande i kabel eller utflyttning av telegrafverkets ledningar. Ej heller i detta hänseende förefinnes alltså något hinder mot en omedelbar elektrifiering av linjerna i fråga. Med avseende å de militära önskemål, som av chefen för generalstaben framförts i samband med elektrifieringsfrågan, har jag, i anslutning till järnvägsstyrelsens av chefen för generalstaben biträdda förslag om särskild utredning av hithörande spörsmål beträffande redan utförda eller beslutade elektrifieringar, för avsikt att föranstalta om en dylik utredning, omfattande jämväl de här ifrågasvarande elektrifieringsföretagen.

Utskottet. De av statsmakterna hittills beslutade elektrifieringsföretagen hava beräknats kunna tillfullo förränta det i dem nedlagda kapitalet.

Vad åter angår de av järnvägsstyrelsen nu till elektrifiering ifrågasatta statsbanelinjerna beräknas desamma icke kunna förränta annat än en del av de erforderliga kapitalbeloppen. Vid frågans bedömande få emellertid ej förbises de stora fördelar, elektrifieringen medför för landet i dess helhet genom att möjliggöra snabbare förbindelser mellan olika orter, liksom ej heller betydelsen av att statsbanorna äro i tekniskt avseende välrustade. Med hänsyn till redan vunna erfarenheter från den sedan några år i full drift varande elektrifierade linjen Stockholm—Göteborg kunna överhuvud förhoppningar hysas om gynnsammare ekonomiskt resultat än som ursprungligen beräknats.

Därtill kommer att — såsom järnvägsstyrelsen framhållit — ifrågasvarande anläggningar, samtidigt som de på olika områden skapa nya arbetstillfällen, till skillnad från åtskilliga andra i arbetslöshetslindrande syfte igångsatta arbetsföretag själva bära kostnaderna för underhåll och förnyelse. Vid den prövning utskottet ägnat ärendet har utskottet alltså velat förorda, att elektrifieringen fortsättes.

Av de banor, järnvägsstyrelsens föreliggande utredning avsett, har i propositionen förordats, att sträckorna Laxå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer samt Uppsala—Gävle nu närmast skulle elektrifieras. Dessa beräknas ur räntabilitetssynpunkt ställa sig förmånligast och kunna dessutom utan dröjsmål påbörjas.

Motionsvis har yrkats, att elektrifiering skulle igångsättas av linjerna Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund i stället för av sträckan Uppsala—Gävle. Utskottet vill i detta avseende framhålla, att såsom jämväl departementschefen påpekat elektrifieringsarbetena beträffande nämnda norrländska linjer i tekniskt avseende äro avhängiga av de för närvarande pågående arbetena med elektrifiering av norra stambanan upp till Ånge. Sistnämnda arbeten beräknas först under år 1936 bliva färdigställda, varför elektrifieringen av de norrländska linjerna icke lämpligen nu kan påbörjas. Då alltså elektrifieringsarbetena å linjerna norr om Ånge icke omedelbart kunna komma till utförande, får utskottet avstyrka motionerna i denna del.

I anslutning till vad departementschefen anført tillstyrker utskottet förslaget om elektrifiering av de i propositionen angivna linjerna. Vid arbetenas planläggning bör jämsides med angelägenheten av deras rationella bedrivande beaktas önskvärdheten av att de ej utföras hastigare än som med hänsyn till behovet av arbetstillfällen inom verkstadsindustrien eller eljest ur arbetslöshetssynpunkt kan vara påkallat.

Förslagets genomförande, i vad medel till detsamma nu äskats, beräknas draga en kostnad av i runt tal 25.5 miljoner kronor, varav 11 miljoner kronor av järnvägsstyrelsen beräknats bliva fullt räntabla. Nu föreslås, att för nästkommande budgetår skulle anvisas 15 miljoner kronor. Av detta belopp skulle 11 miljoner kronor utgå av vanliga lånemedel. Häremot har utskottet ej haft anledning till erinran. Då ifrågasvarande elektrifieringsföretag utgöra ett led i åtgärderna för arbetslöshetens motverkande, har utskottet ansett sig böra tillstyrka förslaget, att 4 miljoner kronor i särskild ordning anvisas. Kungl. Maj:t har föreslagit, att sistnämnda belopp skulle utgå av lånemedel med kort amorteringstid. Beträffande detta förslag om täcknings beredande avger utskottet framdeles yttrande.

Vidkommande det motionsvis framförda förslaget om utredning av frågan om ny sträckning av norra stambanan mellan Alby och Bräcke så att gångstrafiken ej skulle passera Ånge, vill utskottet erinra, att denna fråga varit föremål för 1933 års riksdags prövning. I anledning av en då väckt motion framhöll utskottet, att kostnaderna för linjeomläggningen och särskilt för anläggandet av ny grenstation, ersättande Ånge station, skulle bliva utomordentligt stora, varjämte bortflyttandet av Ånge stora station skulle betyda en ekonomisk katastrof för Ånge samhälle. I enlighet med utskottets hemställan blev motionen ej av riksdagen bifallen.

Erinras må vidare om den av järnvägsstyrelsen företagna åtgärden att i huvudsak till Ånge koncentrera de förut jämväl i Bräcke bedrivna växlings- och omlastningsarbetena. Denna åtgärd har uppmärksammats av statens järnvägars överrevisorer i deras berättelse för år 1929 och vann därvid överrevisorernas erkännande som en belysande detalj av ett inom statens järnvägar pågående rationaliseringsarbete, vilket i sin helhet vore av mycket stor vikt för det gradvisa förbättrandet av statsjärnvägarnas ekonomi.

Enligt vad som inhämtats från järnvägsstyrelsen skulle den av motionärerna ifrågasatta linjeomläggningen medföra, att tre förgreningsstationer erhöles, nämligen i Alby, Bräcke och Ånge, emot för närvarande en i Ånge, varjämte antalet tågkilometer skulle komma att bliva större än för närvarande. Då därtill komme, att samtliga tåg å den nya linjen skulle få större stigningar att övervinna än med nuvarande linjesträckning, syntes man med full visshet våga påstå, att linjeomläggningen i fråga skulle komma att medföra betydligt högre driftkostnader än nuvarande linjesträckningen. Då dessutom ingen som helst tidsvinst skulle stå att ernå genom linjeomläggningen, syntes enligt järnvägsstyrelsens uppfattning denna, helt frånsatt anläggningskostnaderna för den nya linjen och för erforderliga utvidgningar och förändringar av stationerna i Alby och Bräcke, sakna alla förutsättningar för att överhuvud taget kunna tänkas genomförbar. Men även om betydande fördelar ur driftekonomisk eller tidtabellsteknisk synpunkt stått att vinna genom den av motionärerna önskade omgestaltningen, skulle anläggningskostnaderna tämligen säkert kommit att uppgå till sådant belopp, att enbart de uteslutit företagets genomförande.

Utskottet kan således icke biträda det i motionerna framförda utredningsyrkandet.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avstyrkande av motionerna får utskottet hemställa,

a) att riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts förevarande förslag och med avslag av herrar Anderssons m. fl. och Olofssons i Digernäs m. fl. motioner (I: 317 och II: 563), i vad de avse elektrifiering av linjerna Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund, må till *elektrifiering av banorna Lazå—Charlottenberg, Södertälje södra—Eskilstuna med bilinjer och Uppsala—Gävle* för budgetåret 1934/1935 under utgifter för kapitalökning anvisa

1) under rubriken Statens affärsverksamhet, Statens järnvägar, ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 11,000,000 kronor;

2) ett reservationsanslag av 4,000,000 kronor;

b) att omförmälda motioner (I: 317 och II: 563), i vad de avse utredning om ny sträckning av norra stambanan mellan Alby och Bräcke, icke må till någon riksdagens åtgärd föranleda.

Beträffande sättet för täcknings beredande m. m. för anslaget å 4,000,000 kronor avger utskottet framdeles yttrande.

Stockholm den 15 maj 1934.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS ANDERSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:
från första kammaren: herrar *Hamrin, Lindblad, Olof Olsson, Nilsson* i Malmö, *Nilsson* i Gränebo, *Borell, Bagge, Walles, Thelin, Jonsson* i Lycksele, *Tham* och *Sandén*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Jansson, Strindlund, Törnkvist* i Karlskrona, *Eriksson* i Stockholm, *Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästbol, *Skoglund, Olofsson* i Digernäs och *Olsson* i Staxäng.

Reservationer:

1) av herrar *Borell, Bagge, Thelin, Tham, Persson* i Falla, *Skoglund* och *Olsson* i Staxäng, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»Utskottet underskattar icke betydelsen av en efterhand fortskridande statsbaneelektrifiering, vilken tvärtom bör betraktas som ett önskvärt led i vårt järnvägsväsens tekniska anpassning efter tidsutvecklingen. Stora anslag ha också under de senaste åren beviljats för olika järnvägslinjers omläggning till elektrisk drift.

Vid förevarande frågas bedömande måste emellertid beaktas att medan de hittills beslutade elektrifieringsföretagen beräknats kunna tillfullo förränta det nedlagda kapitalet, kan detta endast delvis antagas bliva fallet beträffande de nu till elektrifiering ifrågasatta linjerna. Av totalkostnaden 25.5 miljoner kronor, som av departementschefen förutsatts helt böra utgå av låne-medel, beräknas sålunda endast en summa av 11 miljoner kronor bliva fullt räntabel. Kapitalanskaffningen innebär alltså en rätt vansklig ytterligare utökning av den redan förut i en oroväckande grad stigande statskulden.

Omfattande arbeten komma att under de närmaste åren pågå på Väst kustbanans och Ängelinjernas elektrifiering. Att nu dessutom omedelbart igångsätta elektrifiering av ytterligare ett antal linjer skulle enligt utskottets mening innebära en mindre lämplig forcering. Ett anstånd med dessa nya linjers omläggning till elektrisk drift synes tvärtom ur allmänna arbetsmarknadens synpunkt kunna tänkas önskvärd, då härigenom skulle underlättas den avveckling av arbetena som under alla förhållanden så småningom måste äga rum. Att märka är också att sysselsättningen inom de av elektrifieringen berörda industrigrenarna för närvarande synes jämförelsevis tillfredsställande.

Genom ett dylikt på längre sikt lagt elektrifieringsprogram ökas möjligheterna att tillgodogöra sig de från tidigare utbyggnader vunna erfarenheter, vilka erfarenheter för närvarande äro i huvudsak begränsade till linjen Stockholm—Göteborg.

Under åberopande av vad utskottet sålunda anfört får utskottet alltså avstyrka, att anslag nu anvisas för elektrifiering av de i propositionen angivna järnvägslinjerna.

Vidkommande det motionsvis — — — — — framförda utredningsyrkandet.

Med avstyrkande alltså av Kungl. Maj:ts förevarande proposition och de i ämnet väckta motionerna hemställer utskottet,

a) att förevarande proposition 199 och de i ämnet väckta motionerna (I: 317 och II: 563), i vad de avse elektrifiering av linjerna Bräcke—Långsele och Bräcke—Östersund, ej må av riksdagen bifallas;

b) att omförmälda motioner — — — — — föranleda.»

2) av herrar *Hamrin, Jonsson* i Lycksele och *Olofsson* i Digernäs, vilka ansett, att utskottets yttrande och förslag bort hava följande lydelse:

»De av — — — framdeles yttrande.

Det förslag till ny linjesträckning för statsbanan vid Ånge, som i väckta motioner ifrågasatts, får ju ej anses vara det enda möjliga utan är mera att anse som resultatet av en förhandsundersökning och avsett att belysa att terrängen är framkomlig. Undersökningen är, enligt vad som upplysts, utförd, då marken var snötäckt. Den utredning, som motionärerna begära, bör giva vid handen, vad som kan vinnas både i fråga om vägförkortning och minskad nivåskillnad.

Järnvägsstyrelsen framhåller visserligen, att i stället för nivåutjämning en större höjdskillnad skulle uppstå. Enligt utskottets mening måste det emellertid anses som sannolikt, att såväl en förkortning av vägsträckan som en betydlig utjämning i höjdskillnad står att vinna, såvida terrängförhållandena ej äro ogynnsamma. Redan den undersökning, som på privat väg gjorts, visar till en del detta, och en ännu bättre linje än den av motionärerna ifrågasatta kan tänkas. Fågelvägen Ånge—Dysjön är 12 km, järnvägslinjen 14 km. Fågelvägen Alby—Dysjön är 13 km, alltså endast 1 km längre än Ånge—Dysjön. Om den nya linjen Alby—Dysjön kan få en lika rak sträckning som linjen Ånge—Dysjön måste en förkortning genom linjen Alby—Dysjön bliva lika med avståndet Alby—Ånge (11.4 km) minskat med 1 km d. v. s. 10.4 km. Alby ligger på en höjd över havet av 217 m, Ånge på en höjd av 166 m, alltså 51 m lägre än Alby. Dysjön på en höjd av 289 m, alltså 123 m högre än Ånge. Höjdskillnaden mellan Alby och Dysjön måste alltså vara c:a 50 m mindre än mellan Ånge och Dysjön.

Att tre förgreningsstationer erhållas mot nu två synes hava ringa betydelse, då därmed utan andra kostnader än byggandet av den nya linjen stora ekonomiska besparingar vinnas, förutom den fördelen, att den resande allmänheten slipper ifrån de stora olägenheter, som äro förknippade med Ånge station. Vad Bräcke station beträffar har statens järnvägar blott att utnyttja redan där befintliga bangård, lokstallar och bostäder, som nu stå tomma.

Vid den tidpunkt då statens järnvägars revisorer avgåvo sitt omdöme rörande Ånge station hade ej den slutliga omläggningen med anordnande av dupliceringståg mellan Bräcke och Ånge ägt rum, och dragning av tomma personvagnar fram och åter i onödan förekom ej då. Denna omläggning skedde först hösten 1930. Kostnaderna för dessa tågs och vagnars dragande framgå av till motionen fogade tablå. Dessa kostnader äro ej räknade i överkant utan snarare i underkant. De i särskild bilaga uträknade utgiftsökningar, som åsamkats statens järnvägar genom den företagna koncentringen, torde för närvarande mycket lågt räknat uppgå till 60 à 70 tusen kronor mot i tablån beräknade 5 tusen. Under den nu förflutna vintern har man måst företaga stor personalökning i Ånge, och ytterligare personalökning har måst begäras. Trots denna nuvarande personal kan ej Ånge på betryggande sätt ordna upp trafiken, utan det uppstår tågförseningar, och extra godståg måste anordnas på Övre Norrland nästan dagligen, för att man skall få i väg bråd-

skande vagnar. Detta orsakar statens järnvägar dryga utgifter, och det är svårt för en icke järnvägsman att riktigt fatta rätta förhållandet.

Goda skäl synas utskottet alltså föreligga för att innan elektrifieringen till Ånge slutförts en förutsättningslös och opartisk undersökning företages rörande en ny sträckning av norra stambanan mellan Alby och Bräcke. Utskottet förutsätter att representanter för Bräcke samhälle och kommun beredas tillfälle att härvid framföra sina synpunkter rörande möjligheterna för en sådan omläggning.

Med tillstyrkande alltså av Kungl. Maj:ts förslag och med tillstyrkande jämväl av motionerna i vad de avse utredning om en ny linjesträckning av stambanan vid Ånge får utskottet hemställa,

a) — — — — —

b) att riksdagen i anledning av förenämnda motioner (I: 317 och II: 563) må i skrivelse till Kungl. Maj:t anhålla om skyndsamt utredning av frågan om en ny sträckning av norra stambanan mellan Alby och Bräcke.

Beträffande sättet — — — framdeles yttrande.»
