

Nr 180.

Godkänd av första kammaren den 23 april 1940.

Godkänd av andra kammaren den 23 april 1940.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl.
Maj:ts proposition angående anslag till elektrifiering
av banan Långsele—Boden m. m.*

(Statsutskottets utlåtande nr 89.)

Till Konungen.

I propositionen (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1940/41 har Kungl. Maj:t (punkt 28 av det vid propositionen under rubrik »Kapitalbudgeten: Bil. 5» fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden) föreslagit riksdagen att till elektrifiering av banan Långsele—Boden för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 8,000,000 kronor.

I två likalydande motioner (I: 64 och II: 122) hade vidare hemställts, att riksdagen måtte till elektrifiering av banan Långsele—Boden för budgetåret 1940/41 anvisa ett reservationsanslag av 12,000,000 kronor.

Sedermera har Kungl. Maj:t i en den 23 februari 1940 dagtecknad proposition, nr 92, under återopande av propositionen bifogat utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för samma dag, föreslagit riksdagen att såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa *dels* till Elektrifiering av banan Långsele—Boden för budgetåret 1940/41 ett reservationsanslag av 16,000,000 kronor, *dels ock* till Vissa banförstärkningsarbeten m. m. å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor.

Elektrifieringen av norra stambanan har under de senaste åren avslutats å linjen till Långsele. Enligt beslut av 1939 års riksdag har järnvägsstyrelsen redan påbörjat arbetena utefter den 498 km långa sträckan upp till Boden. Kostnaderna för denna fortsatta elektrifiering — vilken enligt departementschefens förslag skulle påskyndas — beräknas numera till 39,000,000 kronor mot tidigare 33,610,000 kronor. Kostnadsökningen, som är relativt störst för de elektriska lokomotiven, beror främst på stegringarna i pris på järn, koppar o. s. v.

För egen del vill riksdagen erinra om att enligt redan tidigare av riksdagen gjorda uttalanden norra stambanans elektrifiering bör betraktas som ett naturligt led i vårt järnvägsväsendes tekniska anpassning efter tidsutvecklingen. Först sedan dessa arbeten helt fullbordats vinnes direkt anslutning med den redan elektrifierade riksgränsbanan, och först då kan den rörliga

elektriska materielen fritt disponeras över hela det elektrifierade stambanenet, något som särskilt vid avspärningslägen måste anses vara högst värdefullt.

Även det minskade beroendet av utländskt lokomotivbränsle är en faktor, som just nu får tillmätas största betydelse. I all synnerhet gäller detta ifrågavarande bansträckor norr om Långsele, vilka delvis gå fram genom synnerlig oländig terräng, där fördelarna av den elektriska driftformen med de elektriska lokens väsentligt större dragkraft i stigningarna äro alldeles särskilt påtagliga.

Med nuvarande höga kolpris — men i stort sett oförändrat pris på den elektriska kraften — medför den elektriska driften också stora direkta besparingar. Sålunda kan avkastningen vid en elektrifiering av sträckan Långsele—Boden antagas stiga från 1.4 procent vid ett kolpris av 25 kronor (fritt Östersjöhamn) till 9.5 procent vid ett kolpris av 100 kronor. (4.1 procent vid 50 och 6.8 procent vid 75 kronor). Utgångspunkten för dessa kalkyler har varit normal förkrigstrafik. Vid en ansvällning av tåg rörelsen ställer sig jämförelsen än fördelaktigare för den elektriska driften.

De stora kapitalutlägg, som elektrifieringsarbetena draga med sig, kunna visserligen i nuvarande finansläge väcka betänksamhet, men man torde dock vara berättigad att mot denna synpunkt ställa — förutom den elektriska driftens övriga fördelar — ovannämnda besparingar i utländskt importbränsle. Enbart för ifrågavarande cirka 500 km långa sträcka Långsele—Boden kunna dessa antagas uppgå till 2,000,000—4,000,000 kronor årligen (en årlig kolförbrukning på linjen Långsele—Boden av cirka 40,000 ton vid normal trafik).

Med beaktande till sist att — enligt vad från järnvägsstyrelsen ställts i utsikt — arbetenas påskyndande ej skulle behöva något mera nämnvärt fördyra desamma har riksdagen ansett sig böra medgiva, att elektrifieringen av norra stambanan utefter bansträckan Långsele—Boden bedrivs i den hastigare takt, som nu i propositionen nr 92 förutsatts.

Även i vad propositionen avser ett mera begränsat anslag till vissa banförstärkningsarbeten m. m. har riksdagen ansett sig böra bifalla Kungl. Maj:ts förslag.

De väckta motionerna hava i samband med Kungl. Maj:ts förslag blivit behandlade.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och i anledning av motionerna såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisat *dels till Elektrifiering av banan Långsele—Boden* för budgetåret 1940/41 ett reservationsanslag av 16,000,000 kronor, *dels ock till Vissa banförstärkningsarbeten m. m.* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor.

Stockholm den 23 april 1940.

Med undersätlig vördnad.