

## Nr 89.

Ankom till riksdagens kansli den 9 april 1940 kl. 12 m.

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

(4:e avd.)

I proposition (nr 1) angående statsverkets tillstånd och behov under budgetåret 1940/41 har Kungl. Maj:t (punkt 28, sid. 56 och 57, 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, väckta den ena inom första kammaren, nr 64, av herr *T. Caap* m. fl. och den andra inom andra kammaren, nr 122, av herr *E. Hage* m. fl. har 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.

Med hänsyn till önskvärldheten av att i nuvarande ekonomiska läge begränsa statens kapitalinvesteringar föreslog Kungl. Maj:t i årets statsverksproposition, att elektrifieringsarbetena å banan Långsele—Boden måtte bedrivas i något långsammare takt än som tidigare förutsatts och äskades i anslutning därtill i riksstatsförslaget för nästa budgetår endast ett belopp av 8,000,000 kronor i stället för i arbetsplanen förutsatta 12,000,000 kronor.

I skrivelse den 15 januari 1940 har *järnvägsstyrelsen* efter samråd med chefen för försvarsstaben hemställt, att för möjliggörande av en forcering av elektrifieringsarbetena ett anslag å 16,000,000 kronor måtte anvisas för

nästa budgetår, samt att för vissa spårförstärkningsarbeten m. m. å tilläggsstat till riksstaten för budgetåret 1939/40 ett anslag av 1,700,000 kronor måtte anvisas.

*Departementschefen* har i ärendet anfört följande:

Den utveckling, som under den senaste tiden skett i fråga om vårt lands militärpolitiska läge, har, i förening med vunna erfarenheter av den elektriska järnvägsdriftens fördelar, föranlett de närmast intresserade myndigheterna att till förnyat övervägande upptaga frågan om den takt, vari elektrifieringsarbetena å banan Långsele—Boden böra bedrivas. I anslutning härtill har järnvägsstyrelsen hemställt om ökat anslag till arbetena för deras hastigare utförande. Jag har med hänsyn till nytillkomna omständigheter i likhet med järnvägsstyrelsen funnit övervägande skäl tala för att arbetena böra bedrivas i raskare takt än som tidigare förutsatts. Under hänvisning i huvudsak till de skäl, som framlagts i järnvägsstyrelsens skrivelse, anser jag mig därför böra biträda styrelsens framställning om att anslaget till elektrifieringen för nästa budgetår anvisas med 16,000,000 kronor i stället för i årets statsverksproposition äskade 8,000,000 kronor.

Då de i styrelsens framställning åsyftade banförstärkningsarbetena m. m. på grund av nu rådande förhållanden synas böra komma till stånd, har styrelsens förslag ej heller härutinnan givit mig anledning till erinran. Anslaget torde såsom järnvägsstyrelsen föreslagit böra anvisas å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår.

I den mån de här ifrågavarande arbetena kräva anställning av ny arbetskraft, förutsätter jag, att samråd med statens arbetsmarknadskommission äger rum.

Frågan om avskrivning av viss del av de medel, om vilkas anvisande jag här gör hemställen, torde få upptagas till prövning i ett senare sammanhang.

Enligt den nya planen skulle elektrifieringen av delsträckorna söderifrån räknat vara fullbordad:

Långsele—Mellansel ( 91 km) .....	1 oktober 1940.
Mellansel—Vännäs (120 ») .....	1 februari 1941.
Vännäs—Boden (287 ») .....	1 januari 1942.
(498 km)	

*Utskottet.*

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 utskottet 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 avspärrningslägen 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 tågrörelsen ställer sig jämförelsen än fördelaktigare för den elektriska driften.

De stora kapitalutlägg, som elektrifieringsarbetena draga med sig, kunna visserligen i nuvarande finansläge väcka betänksamhet. 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 för närvarande 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 utskottet ansett sig böra tillstyrka, att elektrifieringen av norra stambanan utefter den fortsatta bansträckan Långsele—Boden bedrives 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 utskottet ansett sig böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag.

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

Utskottet hemställer,

att riksdagen med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och i anledning av motionerna I: 64 och II: 122 må såsom kapitalinvestering i statens affärsverksfonder under rubrik Statens järnvägar anvisa

a) till *Elektrifiering av banan Långsele—Boden* för budgetåret 1940/41 ett reservationsanslag av 16,000,000 kronor;

b) till *Vissa banförstärkningsarbeten m. m.* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1939/40 ett reservationsanslag av 1,700,000 kronor.

Stockholm den 9 april 1940.

På statsutskottets vägnar:

ANDERS RÅSTOCK.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Gustafsson* i Benestad, *Nilsson* i Malmö, *Johansson* i Fredrikslund, *Oscar Olsson*, *Asplund*, *Nilsson* i Landeryd, *Andersson* i Fältenborg, *Andrén*, *Ström* i Lidköping, *Heiding*, *Lindström* och *Larsson* i Varberg; samt

från andra kammaren: herrar *Råstock*, *Jansson* i Falun, *Törnkvist*, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol, *Närlinge*, *Ward*, *Lindberg* i Umeå, *Andersson* i Södergård, *Åqvist* och *Staxäng*.

---