

Nr 95.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo; given Stockholms slott den 21 februari 1941.

Kungl. Maj:t vill härmed, under åberopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att bifalla det förslag, om vars avlåtande till riksdagen föredragande departementschefen hemställt.

GUSTAF.

Gustaf Andersson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 21 februari 1941.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WESTMAN, WIGFORSS, MÖLLER, SKÖLD, ERIKSSON, BERGQUIST, BAGGE, ANDERSSON, DOMÖ, ROSANDER.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anför chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Andersson:

I årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 3, punkt 17) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet för budgetåret 1941/42 beräkna ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor. Sedan järnvägsstyrelsen i skrivelse den 29 januari 1941 överlämnat slutlig utredning i ärendet, torde jag nu ånyo få anmäla detsamma.

Till en början torde jag få erinra om att enligt av statsmakterna redan fattade beslut samtliga statens järnvägars nuvarande huvudlinjer — sedan

den nu pågående elektrifieringen av linjen Långsele—Boden avslutats, vilket kan beräknas ske i början av år 1942 — och därjämte en del till dessa anslutande sidolinjer äro utrustade för elektrisk drift. Den sammanlagda elektrifierade banlängden uppgår till 4,178 kilometer. I vilken takt och omfattning detta skett framgår av följande sammanställning:

B a n d e l	Km	Öppnad för elektrisk drift år
Kiruna—Riksgränsen	130	1915
Kiruna—Gällivare	100	1920
Gällivare—Svartön	204	1921—1922
Gällivare—Malmberget } » —Koskullskulle }	16	1923
Stockholm—Göteborg med sidolinjer till Södertälje och Liljeholmen	463	1926
Järna—Malmö—Trelleborg	584	1932—1933
Katrineholm—Åby	41	1932
Mjölby—Örebro—Krylbo	253	1932—1934
Falköping—Nässjö	113	1932
Malmö—Göteborg med sidolinjer till Hälsingborg och Mölle	357	1933—1937
Hässleholm—Veinge	72	1935
Stockholm—Ånge	485	1934—1936
Södertälje—Eskilstuna med sidolinjer till Mariefred och Strängnäs	100	1936
Stålboga—Skebokvarn	23	1936
Laxå—Charlottenberg	206	1937
Örebro—Svartå	49	1937
Tomtebodå—Värtan	6	1937—1939
Skövde—Karlsborg	44	1937
Uppsala—Gävle	114	1937
Östersund—Bräcke	71	1939
Ånge—Bräcke—Långsele	162	1939
Olskroken—Uddevalla	87	1939
Långsele—Mellansel	91	1940
Mellansel—Vännäs	120	febr. 1941
Vännäs—Boden	287	jan. 1942 (ber.)

Härtill kommer den år 1940 inköpta, av den förutvarande ägaren år 1936 elektrifierade bandelen Almedal—Borås med en längd av 67 kilometer.

I sin nu förevarande skrivelse meddelar *järnvägsstyrelsen* till en början, att därest man bortsåge från de banlinjer, som den 1 juli 1940 införlivats eller under 1941 kunde väntas bliva införlivade i statens järnvägar och där några elektrifieringar genom statsmakternas försorg enbart av denna anledning hittills icke kunnat ifrågakomma, statsbanenädet bleve genom hittills fullbordade och beslutade elektrifieringar utrustat för elektrisk tågdrift i en omfattning, som motsvarade 52 procent av banlängden och 89 procent av 1939 års trafikarbete, mätt i vagnaxelkilometer.

Betydelsen av denna såväl absolut som relativt sett synnerligen omfattande elektriska tågdrift torde, framhåller järnvägsstyrelsen, vara så all-

mänt insedd och erkänd, att den här knappast behöfve närmare utvecklas. Styrelsen anför emellertid härutinnan följande:

De genom elektrifieringen vunna fördelarna hava under nu rådande förhållanden kommit att framträda än tydligare än under tiden före stormaktskrigets utbrott. Dessa fördelar äro av såväl samhällsekonomisk som driftteknisk och företagsekonomisk art. I förstnämnda hänseende är att beakta, att det importerade bränslet för järnvägsändamål tack vare den elektriska tågdriftens snabba utveckling och stora omfattning kunnat avsevärt nedbringas och ersättas med inom landet tillgänglig energi. Vilken betydelse detta haft i fråga om landets handelsbalans och försörjningsläge framgår bl. a. därav, att kolkonsumtionen vid statens järnvägar, som år 1939 uppgick till 220,000 ton, vid enbart ångdrift antagligen skulle ha varit inemot 1 miljon ton större samt att den genom elektrifieringen vunna kolbesparingen för år 1940, då trafiken av kända orsaker var än mer rekordartad, torde röra sig om en ännu större kvantitet. Dessutom har elektrifieringen medverkat till att landets naturtillgångar kunnat nyttiggöras i större utsträckning.

Ur driftteknisk synpunkt framträda fördelarna med den elektriska driftformen huvudsakligen i dennas större elasticitet och förmåga att avveckla trafikansvällningar. Att statens järnvägar med nuvarande knappa utrustning i fråga om dubbelspår och rullande materiel någorlunda störningsfritt — om än icke utan svårigheter — kunnat ombesörja den sedan september 1939 av olika anledningar så väsentligt ökade trafiken, är sålunda främst att tillskriva den större trafikkapacitet, som huvudlinjerna tack vare elektrifieringen numera äga. Jämväl företagsekonomiskt ha den elektriska driftens fördelar framför ångdrift kommit till sin fulla rätt under nu rådande förhållanden, då samtidigt med trafiken även inkomsterna stigit mycket starkt, medan däremot utgifterna, oaktat löner och materialpriser undergått en väsentlig stegring, ökats i en mera måttlig grad och överskottet sålunda avsevärt förbättrats. Skulle den nu rådande högtrafiken ha avvecklats uteslutande med ångdrift, hade utgifterna förvisso påverkats väsentligt mer, än som nu varit eller kan väntas bliva fallet. Den elektriska driften har med andra ord visat sig vara ett verksamt medel att hålla utgifterna nere och att tillgodose trafikbehovet på ett mera friktionsfritt sätt och till förhållandevis billigare pris än som eljest skulle ha varit möjligt.

Härutöver är ytterligare att beakta, att statsbaneelektrifieringen i många fall medverkat till utbyggnad av kraftproducenternas ledningsnät på ett för den allmänna energiförsörjningen utomordentligt värdefullt sätt och att den för nämnda företag medfört inkomster, som ävenledes stimulerat utvecklingen och tillfört statsverket ökade intäkter.

Då järnvägsstyrelsen tidigare själv tagit initiativ till eller eljest haft att taga ställning till uppkomna frågor om elektrifiering av viss eller vissa banlinjer, har styrelsen såsom närmast ansvarig för att de på statsbanorna ställda förräntningskraven uppfyllas i första hand ansett sig böra bedöma de sålunda aktualiserade spörsmålen med hänsyn tagen till huruvida åtgärden kan anses försvarlig ur räntabilitetssynpunkt. Ehuru styrelsen tillfullo inser betydelsen av en fortsatt elektrifiering, även om densamma icke kan anses från affärssynpunkt fullt försvarlig, torde styrelsen av nyss angivna anledning alltjämt vara nödsakad att främst anlägga nyssnämnda synpunkt på frågan. Det synes alltså böra ankomma på statsmakterna att pröva uppkomna dylika frågor ur en vidare synpunkt och att sålunda med beaktande av övriga icke strängt företagsekonomiska skäl bestämma, huruvida en elektrifiering bör komma till stånd, även om densamma icke kan anses

vara ur statens järnvägars affärssynpunkt fullt försvarlig och att liksom tidigare skett för sådant fall i erforderlig utsträckning anvisa medel för ändamålet på sådant sätt, att statens järnvägars ränteskyldighet därigenom icke påverkas.

Styrelsen erinrar härefter om det principuttalande, som gjordes av 1936 års riksdag (skrivelse nr 311) i anledning av motionsvis väckta förslag om fortsatt elektrifiering. Riksdagen anförde sålunda, bland annat, att enligt riksdagens mening statens järnvägar alltjämt måste anses för hela landets samfärdselväsen vara av en sådan central betydelse, att ej på kort sikt inriktade avkastningskrav borde få hålla tillbaka statsbanornas fortsatta tekniska utveckling. Överhuvud måste den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet betraktas som ett viktigt led i järnvägsväsendets tekniska anpassning efter tidsutvecklingen med dess högt ställda krav på samfärdsmedlen. Riksdagen ansåge detta spörsmål såväl drifttekniskt som också samhälls-ekonomiskt sett vara av den vikt, att detsamma, i anslutning till de väckta motionerna, borde föranleda en framställning från riksdagen till Kungl. Majt om frågans utredning. Vid denna utredning måste dock självfallet mot de anförda synpunkterna vägas elektrifieringsarbetenas användbarhet som arbetsobjekt, lämpliga att stå i beredskap i mån av ett inträdande ogynnsammare konjunkturläge.

I anslutning härtill och efter att hava erinrat om de elektrifieringsföretag, som igångsatts efter riksdagens nämnda uttalande, anför järnvägsstyrelsen, att därest vid bedömande av frågan, huruvida elektrifieringen skulle fortsättas sedan elektrifieringsarbetena å linjen Långsele—Boden avslutats, samma synpunkter anlades som de av 1936 års riksdag — och även senare riksdagar — hävdade, och om hänsyn därjämte toges till nu ytterligare vunnit erfarenhet angående den elektriska driftens stora fördelar i olika hänseenden, torde ingen tvekan kunna råda därom, att elektrifieringen, såvitt möjligt och om de ekonomiska förutsättningarna icke visade sig alltför ogynnsamma, borde fullföljas.

De bandelar, som järnvägsstyrelsen anser böra ifrågakomma till elektrifiering närmast efter stambanan genom övre Norrland och vilka nu gjorts till föremål för närmare utredning, äro följande:

	Banlängd km
Varberg—Borås—Herrljunga	125
Borås—Alvesta	150
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	92
Hälsingborg—Hässleholm	77
Hälsingborg—Eslöv	45
Sundsvall—Ånge	95
Gävle—Ockelbo	38

Urvalet hade, meddelar järnvägsstyrelsen, skett med hänsyn tagen dels till respektive banlinjers trafikuppgifter, dels till deras järnvägsgeografiska läge intill andra redan elektrifierade bandelar, varigenom en elektrifiering

tedde sig naturlig samt dessutom på förhand kunde antagas ge det relativt bästa ekonomiska utbytet. Av de angivna banlinjerna, av vilka samtliga utom de båda sistnämnda införlivats med statens järnvägar den 1 juli 1940, vore linjen Sundsvall—Ånge den åtminstone under normala förhållanden mest trafikbelastade och den hade av denna anledning ävensom på grund av sin anslutning i Ånge till redan elektrifierade linjer ansetts naturligen böra inrymmas i utredningsprogrammet. I tur därefter komme, vad trafikarbetet anginge, linjerna Varberg—Borås—Herrljunga, Hälsingborg—Eslöv, Hälsingborg—Hässleholm, Uddevalla—Herrljunga samt Borås—Alvesta. Om samtliga dessa gällde likaledes, att de anslöte till eller utgjorde förbindelseleder mellan redan elektrifierade banlinjer, vilket även vore fallet med bandelen Gävle—Ockelbo. Sistnämnda banlinje vore emellertid de övriga och även åtskilliga andra statens järnvägars bandelar väsentligt underlägsen i fråga om trafikens storlek. Att densamma ansetts böra medtagas i den nu verkställda utredningen berodde sålunda på vissa andra förhållanden, vartill järnvägsstyrelsen senare återkomme i annat sammanhang.

Järnvägsstyrelsen framhåller härefter, att utredningsprogrammet helt överensstämmer med en inom statens trafikkommission nyligen upprättad plan rörande fortsatt elektrifiering av statens järnvägar.

Styrelsen meddelar, att styrelsen upptagit frågan om Ostkustbanans elektrifiering, och anför härom:

I detta sammanhang må nämnas, att styrelsen övertvägt att i det nu framlagda elektrifieringsprogrammet jämväl medtaga f. d. Ostkustbanan med bibanor. Att så icke skett beror först och främst på relativt stora svårigheter att för närvarande ordna krafttillförseln på denna bandel. Sålunda skulle för densamma krävas icke mindre än två eljest helt obehörliga omformarstationer och dessutom utbyggnad av till dem ledande kraftledningar.

Vidare synes det tveksamt, om man vid nuvarande begränsade tillgång på materiel skall utnyttja tillgängliga resurser på en linje, som ur en vidare synpunkt sett under alla förhållanden icke kan bli annat än en parallellinje och reserv till den för elektrisk drift redan iordningställda inre huvudlinjen.

När härtill lägges dels att av verkställd utredning framgått, att en elektrifiering av Ostkustbanan i ekonomiskt hänseende icke torde ställa sig fördelaktigare än ovan uppräknade banlinjer, dels att det ur militär synpunkt icke lär vara av större intresse, att Ostkustbanan elektrifieras, har frågan härom ansetts böra lämnas öppen tills vidare. Då det av styrelsen nu framlagda programmet beräknas skola genomföras på relativt kort tid, behöver Ostkustbanans uteslutande vid detta tillfälle emellertid icke betyda, att planerna på dess elektrifiering helt uppgivits.

Järnvägsstyrelsen övergår härefter till de verkställda tekniska och ekonomiska utredningarna rörande de nu för elektrifiering ifrågasatta bansträckorna.

Beträffande tillförseln av elektrisk energi framhåller styrelsen:

För krafttillförseln till de bansträckor varom nu är fråga, erfordras ett relativt litet antal nya omformarstationer på grund av bansträckornas läge

i förhållande till andra redan elektrifierade sträckor. Sålunda kräver elektrifieringen av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga och Borås—Alvesta endast en ny omformarstation, ersättande den provisoriska och otillräckliga station, som nu är anordnad för bandelen Göteborg—Borås. Likaledes erfordras för linjerna Hälsingborg—Hässleholm och Hälsingborg—Eslöv tillsammans endast en ny omformarstation. Linjerna Uddevalla—Vänern—Herrljunga och Gävle—Ockelbo kunna erhålla sitt kraftbehov enbart från befintliga omformarstationer. För linjen Ånge—Sundsvall slutligen bör på sistnämnda ort tillkomma en ny omformarstation. Så länge trafiken icke nämnvärt ökas, finnes visserligen möjlighet att driva linjen med energiinmatning enbart i Ånge, varigenom vissa besparingar skulle kunna göras. Då denna anordning anses mindre tillförlitlig, har emellertid i kostnadsförslaget räknats med helt ny omformarstation i Sundsvall.

Förutom ovan angivna nya omformarstationer kräver en elektrifiering viss förstärkning av maskinutrustningen i befintliga stationer. Linjen Gävle—Ockelbo intar emellertid i detta avseende en särställning, i det att genom en elektrifiering av denna linje sådan förbindelse erhålles mellan omformarstationerna i Uppsala och Ockelbo, att den befintliga stationen i Älvkarleö vid normal drift kan undvaras. För elektrodriften innebär detta en icke oväsentlig driftkostnadsbesparing och möjlighet att kreditera ifrågavarande linjes elektrifieringskonto värdet av Älvkarleöstationens till annan plats överförda elektriska utrustning. Utnyttjas Älvkarleö såsom reservuppställningsplats för omformare, erhålles också genom hopknytning av ledningsnätet över Gävle—Ockelbo en avsevärt höjd driftsäkerhet på vissa avsnitt av norra stambanan.

Av det anförda framginge, anför järnvägsstyrelsen, att av tekniskt-ekonomiska skäl samtliga nämnda till Borås anslutande banlinjer i nu förevarande sammanhang borde behandlas som en grupp, till vilken av drifttekniska skäl även linjen Uddevalla—Herrljunga borde hänföras. De från Hälsingborg till Hässleholm och Eslöv utgående banlinjerna borde av samma anledning behandlas som en arbetsenhet. En elektrifiering av endast viss eller vissa av berörda bandelar skulle nämligen medföra ett sämre utnyttjande av erforderliga kraftresurser och därmed ett försämrat ekonomiskt utbyte. Linjerna Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo utgjorde däremot var för sig helt fristående arbetsobjekt.

Vad beträffar kostnaderna för överföringsanläggningarna anför styrelsen, att dessa vid i augusti 1939 rådande prisförhållanden kunde beräknas till följande belopp:

	Omformarstationer med maskiner och boställshus	Kontaktledningar m. m.	Högspänningsledning för belysning	Summa
1 0 0 0 - t a l k r o n o r				
Varberg—Borås—Herrljunga	1,000	2,695	305	4,000
Borås—Alvesta	10	3,070	320	3,400
Uddevalla—Vänern—Herrljunga	300	2,080	220	2,600
Summa för Boråsgruppen	1,310	7,845	845	10,000

	Omformar- stationer med ma- skiner och boställshus	Kontakt- ledning m. m.	Högspän- nings- ledning för belys- ning	Summa
1 0 0 0 - t a l k r o n o r				
Hälsingborg—Hässleholm	700	2,125	175	3,000
Hälsingborg—Eslöv	300	900	80	1,280
Summa för Hälsingborgsgruppen	1,000	3,025	255	4,280
Sundsvall—Ånge	1,010	2,230	210	3,450
Gävle—Ockelbo	10	760	70	840
Summa summarum	3,330	13,860	1,380	18,570
Avgår för Gävle—Ockelbo	400	—	—	400
Saldo summa	2,930	13,860	1,380	18,170

Till dessa kostnader komma emellertid kostnader för ändringar av belysningsledningar, svagströmsledningar samt bangårdar och broar m. m. Härom anför styrelsen:

Liksom vid tidigare genomförda elektrifieringar måste även vid de nu närmast i tur stående förutsättas, att befintliga luftledningar för belysning på järnvägsstationerna ävensom utmed järnvägslinjerna framdragna svagströmsledningar för telefon, telegraf och signaler ändras till kabelledningar. Man måste också i samband med elektrifieringen räkna med arbeten på bangårdar, bana och broar, ehuru dessa arbeten delvis äro av den art, att de ändock förr eller senare skulle komma till stånd. Elektrifieringen medför alltså i detta hänseende endast en förskjutning i tid av vissa i längden ofrånkomliga kostnader, vilka på grund härav, åtminstone till en avsevärd del, rätteligen borde belasta andra konton än elektrifieringens. Ifrågavarande kostnader hava vid nyss angivna prisförhållanden beräknats uppgå till följande belopp:

	Belysnings- ledningar	SJ svag- ströms- ledning m. m.	Bana, broar m. m.	Summa
1 0 0 0 - t a l k r o n o r				
Varberg—Borås—Herrljunga	135	900	2,000	3,035
Borås—Alvesta	150	1,250	2,300	3,700
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	100	655	1,500	2,255
Summa för Boråsgruppen	385	2,805	5,800	8,990
Hälsingborg—Hässleholm	85	650	800	1,535
Hälsingborg—Eslöv	40	280	725	1,045
Summa för Hälsingborgsgruppen	125	930	1,525	2,580
Sundsvall—Ånge	100	680	2,400	3,180
Gävle—Ockelbo	40	210	1,200	1,450
Summa summarum	650	4,625	10,925	16,200

För ändring av telegrafverkets ledningar är härtill att lägga följande kostnader (1,000-tal kronor), nämligen för

Varberg—Borås—Herrljunga	1,000
Borås—Alvesta	900
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	1,450
Summa för Boråsgruppen	3,350
Hälsingborg—Hässleholm	1,250
Hälsingborg—Eslöv	900
Summa för Hälsingborgsgruppen	2,150
Sundsvall—Ånge	150
Gävle—Ockelbo	550
Summa summarum	6,200

Enligt gjorda antaganden beträffande trafikstorlek och tågplan skulle för den elektriska driften på samtliga här angivna linjer erfordras s a m m a n l a g t 4 6 l o k. Huru de häremot svarande kostnaderna fördela sig på de olika linjerna framgår av följande sammanställning, som även upptar beräknade kostnader för elektrisk tåguppvärmning m. m.:

	Lok	Tågupp- värmning m. m.	Summa
	1 0 0 0 - t a l k r o n o r		
Varberg—Borås—Herrljunga	3,700	280	3,980
Borås—Alvesta	2,100	200	2,300
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	1,900	180	2,080
Summa för Boråsgruppen	7,700	660	8,360
Hälsingborg—Hässleholm	1,825	300	2,125
Hälsingborg—Eslöv	1,225	200	1,425
Summa för Hälsingborgsgruppen	3,050	500	3,550
Sundsvall—Ånge	1,700	65	1,765
Gävle—Ockelbo	530	20	550
Summa summarum	12,980	1,245	14,225

I anslutning till förestående uppgifter framhåller järnvägsstyrelsen, att behovet av dragkraft beräknats under antagande att endast lok av standardtyperna D och H skulle komma till användning. Tänkbart vore emellertid, att när längre fram mera varaktig erfarenhet föreläge om elektriska motorvagnar, det kunde finnas lämpligt att anskaffa några sådana i stället för en del lok, liksom ock att behovet av D- och H-lok kunde komma att tillgodoses genom överflyttning av dylika från redan elektrifierade linjer efterhand som effektivare och modernare lok insattes å dessa.

De här angivna kostnaderna hava baserats på de prisförhållanden, som rådde närmast före utbrottet av stormaktskriget. På grund av den fortlöpande stegringen av materialpriser och arbetslöner

måste, upplyser järnvägsstyrelsen, kostnaderna uppräknas med omkring 40 %/o. Förhållandet mellan anläggningskostnaderna för elektrifiering av de i styrelsens program upptagna banlinjerna vid i augusti 1939 och nu rådande prisläge framgår av följande av järnvägsstyrelsen lämnade sammanställning:

	I aug. 1939 rådande prisläge	Nuvarande prisläge
	1 000 - tal kronor	
Varberg—Borås—Herrljunga	12,015	16,821
Borås—Alvesta	10,300	14,420
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	8,385	11,739
Summa för Boråsgruppen	30,700	42,980
Hälsingborg—Hässleholm	7,910	11,074
Hälsingborg—Eslöv	4,650	6,510
Summa för Hälsingborgsgruppen	12,560	17,584
Sundsvall—Ånge	8,545	11,963
Gävle—Ockelbo	2,990	4,346
Summa summarum	54,795	76,873

Järnvägsstyrelsen ingår härefter på spørsmålet om de förändringar i driftförhållanden och driftutgifter, som elektrifieringen kan komma att medföra. Styrelsen har härvid utgått från att tågplanen skulle anpassas efter elektriska driftförhållanden, men att dess omfattning skulle bli ungefärligen densamma som vid fortsatt ångdrift. Under denna förutsättning erhålles följande sammanställning:

	Antal tågkm 1000-tal	Minskning i			Energi- förbruk- ning milj. kWh
		antal personal	kolför- brukning ton	bränn- olja ton	
Varberg—Borås—Herrljunga	1,050	23	8,380	350	9.1
Borås—Alvesta	810	20	7,600	30	7.3
Uddevalla—Vänersborg—Herr- ljunga	575	20	4,300	¹ 80	4.7
Summa för Boråsgruppen	2,435	63	20,280	¹ 460	21.1
Hälsingborg—Hässleholm	570	29	8,500	—	6.8
Hälsingborg—Eslöv	450	18	4,000	¹ —	3.8
Summa för Hälsingborgsgruppen	1,020	47	12,500	¹ —	10.6
Sundsvall—Ånge	635	29	9,500	—	7.6
Gävle—Ockelbo	139	2	600	² —	1.0
Summa summarum	4,229	141	42,880	³ 460	40.3

¹ därutöver 35,000 lit. lättbentyl.

² „ 115,000 „ „

³ „ 185,000 „ „

Med ledning av dessa uppgifter beräknas elektrifieringen vid de i augusti 1939 gällande prisförhållandena medföra följande minskning i driftkostnaderna:

	Personal- kostna- der	Kostna- der för driv- medel	Lok- underhåll m. m.	Summa
1 0 0 0 - t a l k r o n o r				
Varberg—Borås—Herrljunga	91	243	59	393
Borås—Alvesta	85	204	53	342
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	71	119	36	226
Summa för Boråsgruppen	247	566	148	961
Hälsingborg—Hässleholm	112	213	57	382
Hälsingborg—Eslöv	69	100	35	204
Summa för Hälsingborgsgruppen	181	313	92	586
Sundsvall—Ånge	125	233	62	420
Gävle—Ockelbo	9	30	13	52
Summa summarum	562	1,142	315	2,019

Häremot är att ställa följande med den elektriska driften tillkommande kostnader:

	Elektrisk energi	Underhåll samt av- skrivning på över- föringsanl.	Summa
1 0 0 0 - t a l k r o n o r			
Varberg—Borås—Herrljunga	182	123	305
Borås—Alvesta	146	83	229
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	94	65	159
Summa för Boråsgruppen	422	271	693
Hälsingborg—Hässleholm	136	95	231
Hälsingborg—Eslöv	76	34	110
Summa för Hälsingborgsgruppen	212	129	341
Sundsvall—Ånge	152	110	262
Gävle—Ockelbo	19	20	39
Summa summarum	805	530	1,335

Järnvägsstyrelsen anför i anslutning till dessa uppgifter:

Nyss angivna behov av elektrisk energi är baserat på antagandet, att 1.3 kg kol, förbrukade vid ångloksdrift i linjetjänst, motsvaras av 1 kWh elektrisk energi (trefasström). Detta relationstal är detsamma som kommit till användning vid tidigare liknande beräkningar. Med hänsyn till att hittillsvarande elektrifieringar väsentligen gällt huvudlinjer, där ångloken som regel kunna utnyttjas bättre i bränsleekonomiskt hänseende än å kortare linjer, där rätt mycken »dödtid» uppstår, bör emellertid relationen mellan för-

brukningen av elektrisk energi och kol i själva verket vara något förmånligare för de linjer, varom fråga nu är. Den framlagda kalkylen torde därför i avseende på beräknat energibehov få anses rymlig.

Kostnaden för elektrisk energi har beräknats efter de grunder, som tillämpas i nu gällande, mellan statens järnvägar och vederbörande kraftleverantörer träffade avtal. Viss reduktion av kraftpriset borde emellertid vara tänkbar med hänsyn till att vissa av kraftleverantörernas anläggningar torde vara tillräckliga i oförändrat skick även för ett ökat effektbehov. Med denna möjlighet har järnvägsstyrelsen dock nu icke ansett sig böra räkna, enär hittills förda förhandlingar visat, att kraftleverantörerna inför den i mångt och mycket ovissa utvecklingen snarare synas benägna att uppställa villkor, medförande ökade kraftkostnader. Försiktigheten bjuder därför, att, såsom skett, i kalkylen bibehålla nuvarande energipris och låta den sannolika övervärderingen i kraftkonsumtion kompensera en eventuell prisstegring. Framhållas må till slut, att frågan om energipriset framdeles torde få underställas Kungl. Maj:ts särskilda prövning för det fall, att ur statens järnvägars synpunkt godtagbara uppgörelser härom mot förmodan icke skulle kunna träffas med vederbörande kraftleverantörer.

Den genom elektrifieringen möjliggjorda minskningen i driftutgifterna framgår av följande sammanställning, däri även angivas de beräknade anläggningskostnaderna samt den beräkningsbara förräntningen, allt under förutsättning av de prisförhållanden, som rådde närmast före krigsutbrottet:

	Anläggningskostnader	Minskning i utgifter	Besparing = förräntningsprocent
	1000-tal	kronor	
Varberg—Borås—Herrljunga	12,015	88	0.7
Borås—Alvesta	10,300	113	1.1
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	8,385	67	0.8
Summa för Boråsgruppen	30,700	268	0.9
Hälsingborg—Hässleholm	7,910	151	1.9
Hälsingborg—Eslöv	4,650	94	2.0
Summa för Hälsingborgsgruppen	12,560	245	1.9
Sundsvall—Ånge	8,545	158	1.8
Gävle—Ockelbo	2,990	48	1.6
Summa summarum	54,795	719	1.3

I fråga om kolprisets betydelse för driftkostnaderna och därmed räntabiliteten hos elektrifieringsföretagen anför styrelsen:

Såsom tidigare framhållits torde för närvarande böra räknas med i genomsnitt omkring 40 procent högre anläggningskostnader, än om arbetet kommit till utförande närmast före stormaktskrigets utbrott. Å andra sidan hava emellertid även driftkostnaderna stigit avsevärt sedan nämnda tidpunkt. Sålunda har konsumtionspriset för stenkol, som då utgjorde 22 kronor per ton, numera måst höjas till 55 kronor — det har tidvis varit än högre — och en ytterligare stegring synes ej utesluten. Härav påverkas i sin tur också enhetspriset för den elektriska energien, som i de hittills träffade avtalen ställts

i visst beroende av kolpriset, men strömpriset ökas dock icke på långt när i samma takt som kolpriset. Sålunda kan nämnas, att om strömpriset vid 22 kronors kolpris utgör 2.0 öre per kWh, stiger detsamma vid 100 kronors kolpris till endast cirka 2.3 öre per kWh.

På grund av nyss berörda förhållanden är det ytterst svårt att nu bilda sig någon mera tillförlitlig uppfattning angående elektrifieringens sannolika räntabilitet. Utföres arbetet inom en relativt nära liggande tid, torde man dock ha grundad anledning räkna med att anläggningskostnaderna komma att röra sig om belopp, som ligga omkring 40 procent eller måhända än mer över de i närmast förestående sammanställning angivna, medan däremot det på besparingarnas storlek starkt influerande kolpriset med återinträdande fredsförhållanden ånyo torde komma att nedgå under nu gällande dagspriser och måhända icke kommer att nämnvärt överstiga det före krisen gällande, relativt fasta marknadspriset. Å andra sidan är det att döma av erfarenheterna från det förra världskriget och hittills iakttagna utvecklingstendenser ej heller uteslutet, att kolpriserna kunna komma att stiga än ytterligare och måhända under en längre tid framåt komma att hålla sig på samma höga nivå som för närvarande.

I huru hög grad räntabiliteten är beroende av kolprisets storlek framgår av följande sammanställning, däri anläggningskostnaderna hänföra sig till nu gällande prisförhållanden och alltså med 40 procent överstiga de på grundval av förkrigstidens priser framräknade anläggningskostnaderna.

	Anläggnings- kostnad 1000-tal kronor	Besparing = förräntning vid ett kolpris av			
		25	50	75	100
		kronor per ton			
		p r o c e n t			
Varberg—Borås—Herrljunga	16,821	0.7	2.1	3.6	5.0
Borås—Alvesta	14,420	1.0	2.4	3.7	5.0
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga . . .	11,739	0.7	1.7	2.8	3.8
Summa för Boråsgruppen	42,980	0.8	2.1	3.4	4.7
Hälsingborg—Hässleholm	11,074	1.7	3.6	5.6	7.5
Hälsingborg—Eslöv	6,510	1.8	3.5	5.1	6.7
Summa för Hälsingborgsgruppen	17,584	1.7	3.6	5.4	7.2
Sundsvall—Ånge	11,963	1.6	3.6	5.7	7.7
Gävle—Ockelbo	4,346	1.3	2.0	2.7	3.5
Summa summarum	76,873	1.2	2.7	4.2	5.7

Räknas med anläggningskostnader efter gällande dagspriser, skulle kolpriset sålunda behöva stiga till och hålla sig vid inemot 75 kronor per ton för att en tillfredsställande förräntning av den för en elektrifiering av ifrågasvarande banlinjer erforderliga kapitalinvesteringen skulle uppnås. Icke ens nu gällande relativt höga kolpris är som synes tillräckligt för att en elektrifiering av vissa i förevarande utredningsprogram upptagna banlinjer kan anses från affärssynpunkt försvarlig och vid en återgång till det före stormaktskriget gällande prisläget för kol skulle ingen av dessa bandelar kunna ifrågakomma till att elektrifieras, om härvid skulle anläggas uteslutande företagsekonomiska synpunkter och det erforderliga kapitalet skulle i sin helhet anvisas på sådant sätt, att det komme att öka statens järnvägars räntebörda.

Järnvägsstyrelsen framhåller, att om man vid ett bedömande av förräntningsmöjligheterna utginge från ett framtida kolpris av 25 kronor per ton, vilket i nu förevarande sammanhang syntes mest försvarligt, samt krävde avkastning å det statens järnvägars fond belastande kapitalet med i genomsnitt 4 procent, endast en mindre del av anläggningskostnaderna skäligen borde anvisas på kapitalbudgeten utan motsvarande avskrivningsanslag. Ingen vägande erinran torde emellertid vara att framställa mot att statens järnvägar jämväl ålades att svara för de i anläggningskostnaderna ingående men av en elektrifiering mera oberoende kostnaderna för vissa banförstärkningsarbeten såsom rälsutbyten och dylikt, vilka arbeten förr eller senare i allt fall måste utföras med därför tillgängliga medel. Härvid måste emellertid undantag göras för linjen Gävle—Ockelbo, där ett rälsutbyte vore erforderligt först i en mera avlägsen framtid, därest nuvarande driftform bibehölles och linjen icke gäves en större trafikuppgift än den för närvarande hade.

Under angivna förutsättningar skulle de för anläggningskostnadernas bestridande erforderliga anslagsbeloppen fördelas på räntepliktigt och icke räntepliktigt kapital i enlighet med följande uppställning:

	M e d		U t a n	
	1000 kr	förräntningsskyldighet %	1000 kr	%
Varberg—Borås—Herrljunga	4,944	29.4	11,877	70.6
Borås—Alvesta	5,905	41.0	8,515	59.0
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga.	3,554	30.3	8,185	69.7
Summa för Boråsgruppen	14,403	33.5	28,577	66.5
Hälsingborg—Hässleholm	5,507	49.7	5,567	50.3
Hälsingborg—Eslöv	3,655	56.1	2,855	43.9
Summa för Hälsingborgsgruppen	9,162	52.1	8,422	47.9
Sundsvall—Ånge	7,185	60.1	4,778	39.9
Gävle—Ockelbo	1,412	32.5	2,934	67.5
Summa summarum	32,162	41.9	44,711	58.1

Med vad nu anförts torde, anför järnvägsstyrelsen, de företagsekonomiska förutsättningarna för en fortsatt elektrifiering vara tillräckligt klarlagda. Resultatet kunde i korthet uttryckas så, att om enbart affärsmässiga synpunkter anlades på frågan ingen av de nu undersökta banlinjerna för närvarande skulle kunna ifrågakomma till att elektrifieras. Anlades samhällsekonomiska och nationella bedömningsgrunder, kunde resultatet däremot knappast bli annat än att elektrifieringen trots det rent företagsekonomiskt sett mindre goda utbytet borde i viss utsträckning fortsättas.

Beträffande frågan, vilka järnvägslinjer som i första hand böra ifrågakomma för elektrifiering, framhåller järnvägsstyrelsen, att även andra förhållanden än de, som framginge av det meddelade utredningsresultatet borde tagas i beaktande. Sålunda syntes omfattningen av ett nu fastställt elektrifieringsprogram böra anpassas dels efter

den för detta ändamål redan befintliga organisationen och arbetarstammen, dels efter läget på den allmänna arbetsmarknaden. Vidare torde hänsyn böra tagas till nu rådande särskilda förhållanden — exempelvis knappheten på vissa för elektrifieringens utförande erforderliga materialier samt verkstädernas och järnverkens sysselsättning för andra ändamål — ävensom till ovissheten i fråga om den framtida prisutvecklingen.

Med beaktande av samtliga berörda omständigheter och särskilt svårigheten att under nu rådande labila förhållanden överhuvud taget planera för någon längre tid framåt har järnvägsstyrelsen ansett sig böra stanna för att föreslå ett till tiden och därmed även till omfattningen mera begränsat elektrifieringsprogram, avsett att genomföras under budgetåren 1941/42—1942/43. Programmet omfattar linjen Sundsvall—Ånge och Hälsingborgslinjerna, vilka ur affärsekonomisk synpunkt böra sättas främst, samt linjen Gävle—Ockelbo. Styrelsen meddelar, att styrelsen övervägt att i sitt förslag även utsluta linjen Hälsingborg—Eslöv. Efter noggrann omprövning, vilken givit vid handen att en elektrifiering enbart av linjen Hälsingborg—Hässleholm på grund av rådande driftgemenskap med linjen Hälsingborg—Eslöv skulle medföra dels ökade anläggningskostnader, dels mindre driftbesparingar och sålunda ett sämre ekonomiskt utbyte än vid samtidig elektrifiering av hela bangruppen, hade styrelsen emellertid ansett sig icke kunna förorda en sådan lösning.

För det fall att det här angivna, till utförande förordade arbetsprogrammet av en eller annan anledning skulle befinnas böra utvidgas eller ytterligare begränsas har styrelsen även ansett sig böra något uppehålla sig vid denna fråga:

Med anläggande av företagsekonomiska synpunkter torde, som framgår av den meddelade sammanställningen av ovan angivna banlinjer, linjen Sundsvall—Ånge böra ifrågakomma i första hand, därefter Hälsingborgsgruppen samt sist Boråsgruppen och linjen Gävle—Ockelbo. Omständigheter kunna emellertid tänkas föreligga eller senare framkomma, som motivera en annan ordningsföljd, exempelvis den grad i vilken de olika elektrifieringsföretagen kunna väntas bereda arbetstillfällen. Detta belyses närmare av följande uppgifter rörande det uppskattade antalet dagsverken:

	För statens järnvägar		För
	grovarbete	montgearbete	industrien
Varberg—Borås—Herrljunga	75,000	30,000	275,000
Borås—Alvesta	95,000	35,000	320,000
Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga	50,000	21,000	230,000
Summa för Boråsgruppen	220,000	86,000	825,000
Hälsingborg—Hässleholm	50,000	24,000	200,000
Hälsingborg—Eslöv	30,000	15,000	145,000
Summa för Hälsingborgsgruppen	80,000	39,000	345,000
Sundsvall—Ånge	60,000	26,000	305,000
Gävle—Ockelbo	40,000	9,000	115,000
Summa summarum	400,000	160,000	1,590,000

En annan omständighet, som också torde böra tillmätas betydelse under nuvarande förhållanden, är den materialåtgång, som en elektrifiering av respektive banlinjer kräver. Denna beräknas, i vad gäller järn och koppar, till följande kvantiteter (i ton):

	Järn	Koppar
Varberg—Borås—Herrljunga	3,300	470
Borås—Alvesta	3,400	540
Uddevalla—Vänernsberg—Herrljunga	5,000	350
Summa för Boråsgruppen	11,700	1,360
Hälsingborg—Hässleholm	1,600	325
Hälsingborg—Eslöv	3,500	215
Summa för Hälsingborgsgruppen	5,100	540
Sundsvall—Ånge	10,100	365
Gävle—Ockelbo	3,900	130
Summa summarum	30,800	2,395

Slutligen torde vid bedömning av de olika elektrifieringsföretagens angelägenhetsgrad och inbördes ordningsföljd hänsyn även böra tagas till det militära intresset.

Ur sistnämnda synpunkt torde linjen Gävle—Ockelbo böra sättas före alla övriga här behandlade linjer. Även med hänsyn till den civila trafikens behov bör densamma givas visst företräde, då den utgör reserv icke blott för de olika linjer, som ansluta till Gävle, utan även för huvudlinjen Uppsala—Krylbo—Ockelbo. Framhållas må i detta sammanhang, att det otvivelaktigt skulle vara av en ej ringa betydelse, om linjen Gävle—Ockelbo genom en elektrifiering och banförstärkning bleve satt i stånd att vid tidvis uppkommande trafikansvällningar övertaga viss del av den trafik, som för närvarande måste framföras enbart över Krylbo. Järnvägsstyrelsen vill emellertid samtidigt betona, att sistnämnda transportväg alltjämt och för normala förhållanden måste förutsättas bibehållen som huvudväg för genomgångstrafiken, och att en elektrifiering av linjen Gävle—Ockelbo sålunda icke får föranleda, att tågen till och från Norrland regelmässigt framföras denna väg. En sådan driftomläggning, som i korthet uttryckt skulle innebära, att en ny knutpunkt med ungefär samma trafikuppgifter som Krylbo måste tillskapas i Ockelbo, skulle nämligen leda till en onödig ökning av antalet tågkilometer och därjämte kräva kapitalinvestering för utvidgning av bangårdarna i Gävle och Ockelbo, varigenom en elektrifiering av linjen Gävle—Ockelbo icke blott komme att framstå än mindre tillfredsställande utan bleve direkt och sannolikt i hög grad förlustbringande.

Även om en elektrifiering av ifrågavarande banlinje icke förutsattes medföra en dylik vittgående och oekonomisk omläggning av tågföringen på Norrland, ter sig densamma emellertid rent företagsekonomiskt tämligen svag såväl i och för sig som i jämförelse med övriga här behandlade banlinjer. Vid sådant förhållande anser sig järnvägsstyrelsen icke kunna förorda en elektrifiering av Gävle—Ockelbo med mindre större delen av det härför erforderliga kapitalet anvisas på sätt som icke ökar statens järnvägars räntebörda. Under denna förutsättning kan järnvägsstyrelsen emellertid förorda elektrifieringens utförande.

Vad angår övriga till elektrifiering nu förordade järnvägslinjer — Sundsvall—Ånge och Hälsingborgslinjerna — ger den verkställda utredningen lika-

ledes vid handen, att endast en — om ock relativt större — del av det härför erforderliga kapitalet kan väntas förräntad genom vunna driftbesparingar.

I enlighet med numera tillämpade principer för riksstatens uppställning torde alltså även viss del av de på en elektrifiering av sistnämnda banlinjer belöpande kapitalinvesteringarna böra täckas genom å driftbudgeten anvisade avskrivningsanslag. Med beaktande av den omständigheten att de med den elektriska driften följande mera rationella driftförhållandena enligt hittills vunnit erfarenhet torde åstadkomma viss trafik- och inkomstökning synas dessa avskrivningsanslag emellertid kunna sättas något lägre än som enligt förestående utredning skulle vara erforderligt för att förebygga en icke räntabel kapitalinvestering.

Enligt vad tidigare anförts skulle den föreslagna elektrifieringen lämpligen böra utföras under en tidrymd av 2 år med början under budgetåret 1941/42. Härvid skulle, meddelar järnvägsstyrelsen, för de särskilda budgetåren anslag å kapitalbudgeten erfordras med följande belopp i runda tal, nämligen för budgetåret 1941/42 15 miljoner kronor och för budgetåret 1942/43 19 miljoner kronor. Härjämte borde för avskrivning av dessa kapitalinvesteringar anslag på i runt tal 40 procent av respektive anslagsbelopp anvisas å driftbudgeten för respektive år.

Under åberopande av vad sålunda anförts hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att till elektrifiering av linjerna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge samt Gävle—Ockelbo för budgetåret 1941/42 anvisa dels å kapitalbudgeten ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor, dels ock å driftbudgeten ett reservationsanslag av 6,000,000 kronor för avskrivning av viss del av denna kapitalinvestering.

Järnvägsstyrelsen meddelar slutligen, att *järnvägsfullmäktigen Falkman* i anslutning till sin vid andra tillfällen framförda åsikt, att kapitalutgifterna borde under nuvarande förhållanden begränsas till det nödvändigaste, uttalat tveksamhet rörande lämpligheten att låta elektrifieringen omfatta även Hälsingborgsgruppens linjer, där de militära skälen ej syntes vara av liknande betydelse som beträffande linjerna Gävle—Ockelbo och Sundsvall—Ånge.

Med särskild skrivelse den 29 januari 1941 har järnvägsstyrelsen överlämnat yttrande i ärendet av *överbefälhavaren över rikets försvarskrafter*. Under hänvisning i övrigt till yttrandet, vilket kommer att tillhandahållas riksdagens vederbörande utskott, må här endast meddelas, att överbefälhavaren icke haft något att erinra ur militär synpunkt mot de av järnvägsstyrelsen nu föreslagna elektrifieringsarbetena.

Statens arbetsmarknadskommission har den 6 februari 1941 avgivit utlåtande över järnvägsstyrelsens framställning i vad densamma berör förhållandena å arbetsmarknaden. Kommissionen har i sitt utlåtande uttalat, att kommissionen icke funnit anledning föreligga till erinran mot framställningen och därför tillstyrker densamma. Då elektrifieringsarbetena måste anses av betydelse även ur arbetslöshetspolitisk synpunkt, har kommissionen emellertid tillika — under hänvisning till vad kommissionen därutinnan anført i skri-

velse till Kungl. Maj:t den 19 december 1940 angående kommissionens medelsbehov för budgetåret 1941/42 (refererad i propositionen nr 30/1941 sid. 47) samt till departementschefens i anledning därav gjorda uttalande (samma proposition sid. 52) — hemställt, att tillfälle måtte beredas kommissionen att utöva inflytande på uttagningen av arbetskraft till de föreslagna arbetena och på den takt, i vilken arbetena skulle bedrivas.

Statens industrikommission har den 12 februari 1941 avgivit utlåtande i ärendet. Kommissionen har därvid ansett utlåtandet böra avse, huruvida material och verkstadskapacitet, vad angår järn och koppar, kunna vara tillgängliga i erforderlig utsträckning. Kommissionen anför följande:

Det nu uppställda elektrifieringsprogrammet är avsett att genomföras under en tidrymd av två år med början under budgetåret 1941/42. För enbart sistnämnda budgetår beräknas av järnvägsstyrelsen åtgången av järn och stål av olika slag till 19,100 ton och av koppar till 1,035 ton.

Vad först angår järn och stål kan förväntas, att leverans av erforderliga halvfabrikat från järnverken eller från impörtörerna måste ske tämligen tidigt, för att färdigställandet av motsvarande färdigfabrikat vid verkstäderna skall kunna ske i rätt tid. Kommissionen anser sig därför böra utgå ifrån, att ifrågakvarande leveranser av halvfabrikat huvudsakligen komma att påfordras under senare delen av innevarande kalenderår. I och för sig är järnkvantiteten i fråga icke av den storleksordning, att dess fyllande kan anses erbjuda större svårigheter ur kapacitetssynpunkt. Kommissionen vill dock framhålla, att vad angår vissa varuslag, framför allt plåt, kan för närvarande och troligen för rätt lång tid framåt förutses svårigheter att fylla behovet, i den mån fordringar uppställas på korta leveranstider. Antagligen ingår icke plåt i särdeles stor utsträckning i nämnda kvantitet, men kommissionen vill dock framhålla såsom synnerligen önskligt och kanske också ovillkorligen nödvändigt, att materialbeställningarna placeras i god tid och i varje fall så snart ske kan, sedan erforderliga medel beviljats.

Vad vidare angår koppar synes den för budgetåret 1941/42 erforderliga kvantiteten av 1,035 ton kunna ställas till förfogande, för den händelse så visar sig oavvisligen nödvändigt. Kommissionen vill emellertid med hänsyn till försörjningsläget framhålla nödvändigheten av att åtgärder vidtagas för att om möjligt inbespara koppar vid ifrågakvarande anläggningar och vill föreslå att, innan utbyggnadsplanerna definitivt fastställas, en översyn företages därhän, i vad mån någon del av kopparen kan utbytas mot annan metall.

De nu pågående elektrifieringsarbetena å järnvägslinjen Långsele—Boden beräknas bliva avslutade i början av år 1942. Vid sådant förhållande uppstår frågan, huruvida elektrifieringsarbetena å statens järnvägar skola tills vidare avbrytas eller om nya arbeten för statsbanelinjernas omändring till den elektriska driftformen skola påbörjas i omedelbar anslutning till de snart avslutade. Därest statsmakterna icke taga ståndpunkt till denna fråga innevarande år, kommer den sedan lång tid tillbaka funktionerande elektrifieringsorganisationen, vilken nått en hög grad av effektivitet, att behöva åtminstone till sin huvudpart avvecklas.

Efter färdigställandet av arbetena å linjen Långsele—Boden äro statens järnvägars samtliga nuvarande huvudlinjer utrustade för elektrisk tågdrift.

*Departements-
chefen.*

Vissa till huvudlinjerna anknyttande sidolinjer hava därjämte elektrifierats på grund av de i allmänhet stora fördelar ur driftteknisk synpunkt, som en ensartad driftform för huvudlinje och bilinje erbjuder. Den sammanlagda längden av de elektrifierade statsbanelinjerna uppgår till — inräknat den år 1940 förvärvade järnvägen mellan Göteborg och Borås och den i början av nästa år färdigställda sträckan mellan Vännäs och Boden — 4,245 kilometer. I förhållande till hela statsbanenätet, däri inräknade de införlivade enskilda järnvägarna, utgör denna sträcka omkring 44 procent. Mätt i vagnaxelkilometer utföras å de elektrifierade linjerna emellertid icke mindre än omkring 85 procent av hela trafikarbetet vid statens järnvägar.

För den ordningsföljd, i vilken de olika elektrifieringsföretagen såvitt avser huvudlinjerna hittills kommit till utförande, har av naturliga skäl företagens olika räntabilitet i allmänhet varit avgörande. Medan de ekonomiska kalkylerna för de äldre företagen, såsom Stockholm—Göteborg och Järna—Malmö—Trelleborg, vid förslagets framläggande ställde sig avgjort gynnsamma — resultatet av den nya driftformen vid dessa järnvägar visade sig därjämte sedermera avsevärt överträffa beräkningarna — hava kalkylerna för de under de senare åren beslutade företagen i allmänhet varit avsevärt sämre. Vid beslutet om elektrifieringen av banan Långsele—Boden räknades sålunda med en förräntning av det härför erforderliga kapitalet med endast något över två procent.

Sedan de trafikstarkaste järnvägarna numera elektrifierats, kan det givetvis icke förväntas, att en fortsatt elektrifiering skall, sedd enbart ur företagsekonomisk synpunkt, ställa sig omedelbart fördelaktig. Av den av järnvägstyrelsen verkställda utredningen rörande de sju bandelar, som enligt styrelsen närmast böra ifrågakomma till elektrifiering efter stambanan genom övre Norrland, framgår också, att i det gynnsammaste fallet, nämligen linjen Hälsingborg—Eslöv, elektrifieringskostnaden kan beräknas bli förräntad med 1.8 procent och i sämsta fallet, nämligen linjerna Varberg—Borås—Herrljunga och Uddevalla—Vänersborg—Herrljunga, med 0.7 procent. Därvid har räknats med nuvarande, på grund av krisen starkt ökade anläggningskostnader. Kolpriset har däremot beräknats efter 25 kronor per ton, motsvarande i stort sett förkrigspriset.

Det företagsekonomiskt mindre gynnsamma resultat, som en fortsatt elektrifiering sålunda torde komma att lämna, utlöser givetvis tvekan, huruvida elektrifieringen nu bör utvidgas till att omfatta ytterligare linjer. De stora krav på lånemarknaden, som av kända förhållanden uppkommit, tala därjämte för att framgå med försiktighet, då det gäller arbeten av sådan kapitalkrävande natur som elektrifieringsarbetena. Sedda ur arbetspolitiska synpunkter kunna i nu rådande läge å arbetsmarknaden med en i stort sett tillfredsställande sysselsättning inom verkstadsindustrien elektrifieringsarbetena ej heller sägas tillhöra de avgjort lämpligaste. Av järnvägstyrelsens utredning framgår sålunda, att en elektrifiering av samtliga de ifrågasatta sju bandelarna skulle kräva omkring 2.15 milj. dagsverken men att av dessa endast omkring 400,000 skulle avse grovarbeten, medan huvudparten eller närmare

1.6 milj. dagsverken vore att hänföra till verkstadsindustrien. I detta sammanhang må vidare framhållas, att elektrifieringsarbetena kräva avsevärda kvantiteter koppar, varå tillgången inom landet är knapp. Statens industrikommission har i sitt utlåtande i ärendet visserligen uttalat, att den kvantitet koppar, som erfordras för genomförandet av det av järnvägsstyrelsen förordade begränsade elektrifieringsprogrammet, torde kunna ställas till förfogande men därtill framhållit, att så borde ske endast för den händelse så skulle visa sig oavvisligen nödvändigt.

Det kan sålunda onekligen åberopas skäl för ett avbrott åtminstone tills vidare i elektrifieringsarbetena å statsbanenätet. Å andra sidan få icke förbises de avsevärda fördelar i första rummet av driftteknisk art men även ur allmänna synpunkter, som erfarenhetsmässigt vinnas genom en övergång till den elektriska driftformen. Härutinnan torde vara tillräckligt att hänvisa till vad som tidigare anförts i samband med framläggande av förslag om elektrifieringsföretag ävensom till den uttömmande redogörelse i ämnet, som järnvägsstyrelsen lämnat i sin nu förevarande framställning. Det torde knappast behöva framhållas, huru önskvärd och i vissa fall ekonomiskt fördelaktig en ytterligare elektrifiering av landets järnvägsnät skulle ha varit under nu rådande krisförhållanden med brist på kolbränsle och med onormalt stora anspråk på järnvägarnas transportkapacitet. Huruvida de av järnvägsstyrelsen nu föreslagna elektrifieringarna, som beräknas draga en tid av omkring två år, hinna att bringa någon lättnad i de svårigheter, som uppstått till följd av det pågående kriget, är emellertid omöjligt att i nuvarande ovissa läge förutsäga.

Vidkommande det förut berörda förräntningsspörsmålet må framhållas, att resultatet av beräkningar, som i huvudsak grunda sig på förändringarna på utgiftssidan beträffande den bansträcka, som i det särskilda fallet ifrågasättes skola elektrifieras, icke torde vara ett fullt riktigt uttryck för det ekonomiska utfallet för statsbanenätet i dess helhet av elektrifieringen. Då statsbanenätet såväl företags- som samhällsekonomiskt arbetar som en enhet, torde nämligen en avgränsning på sätt hittills skett av elektrifieringen till vissa i varje särskilt beslut upptagna linjer från ekonomiska synpunkter alltid bliva i viss grad godtycklig och mindre rationell. Varje del av nätet är till viss grad beroende av alla de övriga. Förbättrade trafikmöjligheter på en sträcka torde sålunda i åtskilliga fall medföra förändringar även på de övriga, medan mindre effektiva driftformer på en bandel kunna väntas påverka resultatet även på de övriga. Det torde i detta sammanhang vidare böra erinras, att 1936 års riksdag ansåg sig beträffande kraven på förräntning av elektrifieringskostnaderna böra uttala, att statens järnvägar måste anses vara för hela landets samfärdselväsen av sådan central betydelse, att på kort sikt inriktade avkastningskrav ej borde få hålla tillbaka statsbanornas fortsatta tekniska utveckling.

I fråga om de nu föreliggande elektrifieringsutredningarna torde böra framhållas, att de framlagda beräkningarna synas vara uppgjorda med stor försiktighet. Det kan sålunda icke anses osannolikt, att det ekonomiska

resultatet kommer att visa sig gynnsammare, allteftersom fördelarna av den elektriska driftformen hinna göra sig fullt gällande. Vidare må påpekas, att de förut omnämnda räntabilitetssiffrorna hänföra sig till ett så lågt kolpris som 25 kronor per ton. Vid en stegring av kolpriset till 50 kronor per ton — för närvarande ligger detsamma omkring 55 kronor — ökas förräntningen avsevärt, nämligen för linjen Hälsingborg—Eslöv från förut angivna 1.8 till 3.5 procent och för linjerna Uddevalla—Vänern—Herrljunga och Varberg—Borås—Herrljunga från angivna 0.7 till respektive 1.7 och 2.1 procent. Då räntabiliteten även påverkas av det pris på elektrisk energi, som kan komma att fastställas, gälla de anförda siffrorna emellertid med förbehåll, att av järnvägsstyrelsen inledda förhandlingar om kraftleverans till berörda bandelar komma att leda till väntat resultat.

Även om elektrifieringsarbetena icke kunna sägas tillhöra de avgjort lämpligaste ur arbetspolitiska synpunkter, äro de dock i allt fall av stor betydelse för de elektrifieringsarbetare, som för närvarande äro sysselsatta å linjen Långsele—Boden. Ett avbrott i arbetena torde nämligen medföra svårigheter att bereda lämplig sysselsättning för den ifrågavarande arbetskraften. Det antal arbetare, varom här är fråga, uppgår i medeltal till under sommarhalvåret omkring 900 man och under vinterhalvåret till i runt tal 250 man. Härtill kommer, att den organisation med arbetsledning, arbetare och anläggningsmateriel, som tillkommit för elektrifieringsarbetena, efter hand uppnått en allt högre grad av effektivitet, vilken i huvudsak skulle gå förlorad med en upplösning av organisationen. En efter några års avbrott återupptagen elektrifiering skulle med den då nyupprättade organisationen komma att ställa sig relativt kostsammare än om arbetena fortsättas i ett sammanhang. Slutligen må framhållas, att ett avbrott just nu av elektrifieringsarbetena därjämte torde komma att medföra vissa avvecklingskostnader.

Vad verkstadsindustrien beträffar torde i varje fall någon ökad belastning till följd av nya beställningar för elektrifieringen knappast behöva befaras, enär dessa beställningar i stort sett endast komma att ersätta dem, som upphöra i och med att den pågående elektrifieringen avslutas. Statens arbetsmarknadskommission har ej heller ur de synpunkter, som kommissionen har att företräda, funnit anledning till erinran mot bifall till järnvägsstyrelsens framställning.

Vid ett noggrant överbäggande av olika på frågan inverkan förhållanden har jag kommit till den uppfattningen, att tillräckliga skäl knappast kunna åberopas till stöd för ett avbrytande av arbetet på statsbanenätets fortsatta elektrifiering. För att nya banor skola omändras för elektrisk drift torde emellertid böra förutsättas, att drifttekniska och ur allmän synpunkt sett påtagliga fördelar av sådan storleksordning skola i fråga om varje ifrågasatt elektrifieringsföretag kunna påräknas av övergången till den nya driftformen, att dessa fördelar motivera ett bortseende därifrån, att full förräntning icke erhålles å det för elektrifieringen erforderliga investeringskapitalet.

Den av järnvägsstyrelsen verkställda utredningen har givit vid handen, att

följande bandelar närmast böra komma i fråga för elektrifiering, nämligen *dels* Varberg—Borås—Herrljunga (125 km), Borås—Alvesta (150 km) och Uddevalla—Vänern—Herrljunga (92 km), *dels* Hälsingborg—Hässleholm (77 km) och Hälsingborg—Eslöv (45 km), *dels* Sundsvall—Ånge (95 km) och *dels* Gävle—Ockelbo (38 km). Den sammanlagda kostnaden för dessa linjers elektrifiering vid nu rådande prisläge är beräknad till närmare 77 miljoner kronor. Urvalet av dessa linjer har skett med hänsyn tagen dels till respektive banlinjers trafikuppgifter och dels till deras järnvägsgeografiska läge intill andra redan elektrifierade bandelar, varigenom en elektrifiering ter sig naturlig samt dessutom på förhand kan antagas ge det relativt bästa ekonomiska utbytet. Av de angivna banlinjerna är linjen Sundsvall—Ånge den åtminstone under normala förhållanden mest trafikbelastade, och linjen har av denna anledning ävensom på grund av sin anslutning i Ånge till redan elektrifierade linjer ansetts naturligen böra inrymmas i utredningsprogrammet. I tur därefter komma, vad trafikarbetet angår, linjerna Varberg—Borås—Herrljunga, Hälsingborg—Eslöv, Hälsingborg—Hässleholm, Uddevalla—Vänern—Herrljunga samt Borås—Alvesta. Om samtliga dessa gäller likaledes, att de ansluta till eller utgöra förbindelseleder mellan redan elektrifierade banlinjer, vilket även är fallet med bandelen Gävle—Ockelbo. Sistnämnda banlinje är emellertid de övriga och även åtskilliga andra statens järnvägars bandelar väsentligt underlägsen i fråga om trafikens storlek. Att densamma likväl ansetts böra medtagas i den nu verkställda utredningen beror i första hand på linjens betydelse ur militära synpunkter men också på att linjen äger viss betydelse för den civila trafikens behov, enär den utgör reserv icke blott för de olika linjer, som ansluta till Gävle, utan även för huvudlinjen Uppsala—Krylbo—Ockelbo.

I likhet med järnvägsstyrelsen anser jag mig under rådande förhållanden icke böra förorda, att beslut nu fattas om elektrifiering av samtliga här berörda bandelar. Det synes mig tillrådligt, att elektrifieringsprogrammet gives sådan omfattning, att med utnyttjande av i stort sett den nuvarande organisationen arbetena kunna fullföljas inom en tid av omkring två år. De bandelar, som enligt min mening härvid böra ifrågakomma, äro de, vilkas elektrifiering ur affärsekonomisk synpunkt ställer sig fördelaktigast. Ur denna synpunkt förordar jag i likhet med järnvägsstyrelsen banorna Hälsingborg—Hässleholm och Hälsingborg—Eslöv samt Sundsvall—Ånge. Med hänsyn till de särskilda skäl, som anförts i fråga om linjen Gävle—Ockelbo, vill jag icke motsätta mig, att jämväl denna bana medtages bland de linjer, som nu böra omfattas av ett beslut om fortsatt elektrifiering. Jag förutsätter, att samråd mellan järnvägsstyrelsen och statens arbetsmarknadskommission kommer att ske i vad avser uttagningen av den för arbetena erforderliga arbetskraften och den takt, i vilken arbetena med hänsyn till läget å arbetsmarknaden lämpligen bör bedrivas.

Kostnaderna för de här förordade elektrifieringsarbetena har järnvägsstyrelsen beräknat till sammanlagt 34 miljoner kronor. Beloppet har förutsatts

skola fördelas på budgetåren 1941/42 och 1942/43, därvid 15 miljoner kronor skulle anvisas för nästa budgetår. Häremot har jag icke något att erinra.

Med hänsyn till vad statens industrikommission anför i sitt förut berörda utlåtande förutsätter jag, att järnvägsstyrelsen, innan sådana arbeten igångsätts, som kräva koppar i större mängd, undersöker alla föreliggande möjligheter att utbyta koppar mot annan metall. Enligt vad jag erfarit har järnvägsstyrelsen redan påbörjat utredning i dylikt syfte. Såsom förutsättning för elektrifieringens igångsättande torde vidare böra gälla, att godtagbara avtal om erforderliga energileveranser kunnat träffas.

En elektrifiering av de här ifrågakvarande linjerna kräver en viss utökning av den organisation för försvarsberedskapen vid statens järnvägar, som efter några års uppbyggnadsarbete nu närmar sig sin fullbordan. Omfattningen av denna utökning är emellertid ännu icke fullt utredd. Några medel för ändamålet erfordras ej för nästa budgetår.

Under åberopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att till *Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo* för budgetåret 1941/42 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett *reservationsanslag* av kronor 15,000,000.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till till detta protokoll utvisar skall avlätas till riksdagen.

Ur protokollet:

F. Wessberg.