

## Nr 171.

Godkänd av första kammaren den 19 april 1941.

Godkänd av andra kammaren den 19 april 1941.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo.*

(Statsutskottets utlåtande nr 56.)

## Till Konungen.

I årets statsverksproposition (kapitalbudgeten, bilaga 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.

I propositionen nr 95 har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 21 februari 1941, föreslagit 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 15,000,000 kronor.

Den plan för fortsatta elektrifieringsarbeten, som av järnvägsstyrelsen framlagts, slutar, vissa i huvudsak till Västergötland lokaliserade järnvägslinjer inbegripna, på en kostnadssumma av 77 miljoner kronor. Om sistnämnda järnvägslinjer i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag nu tills vidare uteslutas, stiger det oaktat kostnaden till ett så avsevärt kapitalbelopp som 34 miljoner kronor. Inom sistnämnda kostnadsram beräknas elektrisk drift kunna åstadkommas å följande bandelar, nämligen dels de båda skånska linjerna Hälsingborg—Hässleholm (77 km.) och Hälsingborg—Eslöv (45 km.), dels ock de båda till norra stambanan anslutna linjerna Sundsvall—Ånge (95 km.) och Gävle—Ockelbo (38 km.).

Även ett på nyss angivna sätt avgränsat beslut om en fortsättning av järnvägs elektrifieringarna kan under nuvarande hårt ansträngda statsfinansiella läge inge betänksamhet. Den stora förbrukning av koppar (eventuellt delvis ersatt av aluminium) och järn, som arbetena draga med sig, förtjänar jämväl under rådande avspärning allt beaktande.

Mot dylika synpunkter måste dock vägas de starkt, främst trafiktekniska motiv, som tala för att järnvägs elektrifieringarna ej nu omedelbart avbrytas, sedan norra stambanans elektrifiering upp till Boden slutförts, utan att de åtminstone i viss minskad takt få tills vidare fortgå. I den mån elektrisk drift införts på statsbanorna har detta inneburit, att de erhållit en mera enhetlig och tidsenlig utrustning, betydligt ökad kapacitet samt sist men ej minst ett ökat oberoende av utländskt lokomotivbränsle, allt faktorer, vilkas betydelse i nuvarande för landet vanskliga situation mycket tydligt framträtt. Å andra

sidan är att märka, hurusom för järnvägs elektrifieringarna måste inrättas en omfattande arbetsorganisation, som ej kan utan mycket stora svårigheter utan vidare avvecklas. Rent arbetstekniskt — vartill också komma starkt vägende sysselsättningssynpunkter — innebure det en betydande lättnad, om denna organisation med dess arbetsledning, arbetarstam samt materialuppsättning kunde utan avbrott insättas på likartade arbetsuppgifter utefter nya järnvägs-linjer. Enligt vad i propositionen upplyses uppgår för närvarande den i elektrifieringsarbetena arbetande statsbanepersonalen under sommarhalvåret till omkring 900 man och under vinterhalvåret till i runt tal 250 man. Genom ett mera omedelbart avbrott av elektrifieringsarbetena måste självfallet uppstå allvarliga sysselsättningsproblem, något vartill staten i sin egenskap av arbetsgivare uppenbarligen ej kan undgå att taga hänsyn. Av propositionen framgår, att möjlighet förefinnes att på lämpligt sätt inpassa hithörande arbeten i det allmänna arbetspolitiska programmet.

Vad angår själva räntabiliteten av nu föreslagna fortsättning av elektrifieringsföretaget måste denna visserligen rent siffermässigt sett sägas ställa sig mindre gynnsam. I all synnerhet gäller detta om man, i likhet med järnvägsstyrelsen, mot anläggningskostnader, uppräknade med 40 procent över förkrigspriserna, ställer antagandet att bränslet vid fortsatt ångdrift skall kunna anskaffas till i stort sett förkrigspris av 25 kronor per ton mot för närvarande cirka 55 kronor. Att märka äro också de avsevärda summor, varmed kalkyler-nas utgiftssida belastas i form av kostnader för vissa ban- och bangårdsförstärkningsarbeten, vilka arbeten torde vara rätt starkt motiverade oberoende av elektrifieringsföretaget. Jämväl med hänsyn till erfarenheterna från tidigare elektrifieringar finnes starkt fog för antagandet, att resultatet av de nu planerade arbetena i verkligheten skola ställa sig avsevärt fördelaktigare än de rent beräkningsmässigt framkomna. Avseende bör härvid också fästas vid den trafikökning, som brukar följa med övergången till elektrisk drift.

Av betydelse för bedömningen av de planlagda elektrifieringarnas räntabilitet är själfvallet också, hur de framtida kraftprisen kunna komma att ställa sig. Såsom förutsättning för elektrifieringens igångsättande bör emellertid, såsom departementschefen anført, gälla, att godtagbara avtal om erforderliga energileveranser kunna träffas.

I detta sammanhang vill riksdagen framhålla, att frågan, i vilken utsträckning det till elektrifieringsarbetena anvisade kapitalet skall för framtiden kunna belasta statens järnvägars fondkapital utan att alltså behöva omedelbart avskrivas, tarvar ytterligare utredning. Det gäller härvid att exempelvis bedöma sådana frågor som den i vad mån elektrifieringen av Gävle—Ockelbobanan kan, ehuru sedd isolerad för sig föga räntabel, dels anses motiverad såsom en ur säkerhetssynpunkter men också trafikavvecklingssynpunkter påkallad förstärkning av en — i all synnerhet i en krigssituation — viktig förbindelse-länk inom statsbanesystemet. Uppmärksammas bör nämligen, att ej endast norra stambanan på båda sidor om Ockelbo utan även den också i övrigt trafik-starka linjen Uppsala—Gävle redan äro elektrifierade.

Sammanfattningsvis vill riksdagen erinra om den centrala ställning statsbanorna alltjämt intaga i landets samfärdselväsen och vikten av att de alltjämt underkastas förnyelse. En deras oavslåtliga anpassning efter den tekniska utvecklingen är alltså påkallad. I denna anpassning bör här föreslagna fortsatta elektrifiering betraktas som ett naturligt led. Efter den begränsade plan, som av järnvägsstyrelsen föreslagits och vartill departementschefen anslutit sig,

torde även rent ekonomiskt arbetenas genomförande kunna anses försvarligt. Riksdagen har alltså funnit sig kunna bifalla förevarande proposition.

Riksdagen får anmäla, att riksdagen till *Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo* för budgetåret 1941/42 såsom kapitalinvestering i Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisat ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor.

Stockholm den 19 april 1941.

Med undersåtlig vördnad.

## Nr 172.

Godkänd av första kammaren den 19 april 1941.

Godkänd av andra kammaren den 19 april 1941.

*Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående statsförvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar.*

(Statsutskottets utlåtande nr 57.)

### Till Konungen.

I proposition nr 70 har Kungl. Maj:t, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 7 februari 1941, föreslagit riksdagen att dels besluta, att Karlskrona—Växjö, Växjö—Alvesta, Växjö—Tingsryds, Växjö—Åseda—Hultsfreds och Östra Värends järnvägar må på avtalade villkor förvärfvas av staten och införlivas med statens järnvägar, dels ock till Förvärv av Karlskrona—Växjö m. fl. järnvägar för budgetåret 1941/42 å kapitalbudgeten under rubriken Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 7,191,000 kronor.

Vidkommande först den rent principiella frågan, huruvida krigsläget och det ansträngda finansläge, som detta medfört, bör föranleda ett frångående av 1939 års beslut om ett förstatligande av landets enskilda järnvägar, vill riksdagen ingalunda förneka, att dessa faktorer förtjäna allt beaktande vid järnvägsförvärv av den storleksordning, varom här är fråga. Av 1936 års järnvägskommitté räknades med att kostnaderna för en inlösen av de enskilda järnvägarna skulle stiga till sammanlagt cirka 330,000,000 kronor. Härav utgöras emellertid cirka 180,000,000 kronor av i huvudsak bundna lån, vilka förutsätts övertagna av staten. Ej heller återstoden av kostnaderna är avsedd att kontant erläggas, utan förutsättes kunna likvideras genom statsobligationer, förfallande till betalning först om 10 år. Genom denna betalningsform undviks — såsom av 1940 års riksdag erinrades — varje omedelbar statlig upplåning för banornas likvidering. Härigenom mildras väsentligt återverkningarna på låne marknaden, vartill kommer att aktierna i de privata järnvägsföretagen i stor