

Nr 56.

Ankom till riksdagens kansli den 27 mars 1941 kl. 2 e. m.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo jämte en i ämnet väckt motion.

(4: e avd.)

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 åberopande 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.

I en inom andra kammaren av herr *K. J. Nilsson* i Landskrona väckt motion nr 258, har hemställts, att riksdagen måtte besluta, att den i Kungl. Maj:ts proposition nr 95 föreslagna elektrifieringen av vissa banor måtte omfatta jämväl bandelen Billeberga—Landskrona samt vidtaga härav påkallad höjning av det av Kungl. Maj:t begärda reservationsanslaget å 15,000,000 kronor.

I skrivelse den 29 januari 1941 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, 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. *Järnvägsfullmäktigen Falkman* har 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.

Överbefälhavaren över rikets försvarskrafter har icke haft något att erinra ur militär synpunkt mot de av järnvägsstyrelsen nu föreslagna elektrifieringsarbetena.

Statens arbetsmarknadskommission har icke funnit anledning föreligga till erinran mot framställningen och har därför tillstyrkt densamma.

Statens industrikommission har, utan att framställa några erinringar i själva huvudsaken, allenast uttalat vissa synpunkter beträffande materialbeställningarna.

Departementschefen har, i anslutning till vissa av honom framförda allmänna synpunkter, anfört bland annat följande:

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—Vänersborg—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—Vänersborg—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 förordna, 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 arbetsmarknadskommision 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 böra 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 anfört 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 ifrågavarande 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.

Beträffande kostnader och förräntning må hänvisas till följande sammanställning, däri anläggningskostnaderna hänföra sig till nu gällande prishållanden och alltså med 40 procent överstiga de på grundval av förkrigstidens priser beräknade anläggningskostnaderna:

	Anläggnings- kostnad 1,000-tal kronor	Besparing = förräntning vid ett kolpris av			
		25	50	75	100
kronor per ton					
p r o c e n t					
Hälsingborg—Hässleholm.....	11,074	1.7	3.6	5.6	7.5
Hälsingborg—Eslöv.....	6,510	1.8	3.5	5.1	6.7
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 kronor	33,893	1.6	3.4	5.2	6.9

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 nyssnämnda järnvägslinjer i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag nu tills vidare utslutas, 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 anslutande 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 starka, 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

Utskottet.

andra sidan är att märka, hurusom för järnvägselektrifieringarna måste inrättas en omfattande arbetsorganisation som ej kan utan mycket stora svårigheter utan vidare avvecklas. Rent arbetstekniskt — vartill också komma starkt vägande sysselsättningssynpunkter — innebure det en betydande lättning, om denna organisation med dess arbetsledning, arbetarstam samt materialuppsättning kunde utan avbrott insättas på likartade arbetsuppgifter utefter nya järnvägslinjer. 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 ett förkrigspris av 25 kronor per ton mot för närvarande cirka 55 kronor. Att märka äro också de avsevärda summor, varmed kalkylernas 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 resultaten 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 själfallet 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 må framhållas, att frågan i vilken utsträckning det till elektrifieringsarbetena anvisade kapitalet skall för framtiden kunna belastas 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—Ockelbo-banan kan, ehuru sedd isolerad för sig föga räntabel, dock anses motiverad såsom en ur säkerhetssynpunkter men också trafikavvecklingssynpunkter påkallad förstärkning av en — i all synnerhet i en krigssituation — viktig förbindelselänk inom statsbanesystemet. Uppmärksammas bör nämligen, att ej endast norra stambanan på båda sidor om Ockelbo utan även den också i övrigt trafikstarka linjen Uppsala—Gävle redan äro elektrifierade.

Sammanfattningsvis vill utskottet erinra om den centrala ställning statsbanorna alltjämt intaga i landets samfärdselväsen och vikten av att de alltjämt underkastas förnyelse. En deras oavlåtliga 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. Utskottet finner sig alltså kunna tillstyrka förevarande proposition.

I motionen II: 258 har föreslagits, att jämväl den 11 kilometer långa statsbanelinjen Billeberga—Landskrona måtte få ingå i elektrifieringsarbetena. I anledning härav må erinras, att frågan om elektrifieringen av nämnda bandel ej varit föremål för närmare utredning från järnvägsstyrelsens sida och att redan på grund härav ett bifall till motionen torde få anses uteslutet.

Med åberopande av vad sålunda anförts får utskottet hemställa,

a) att riksdagen må till *Elektrifiering av banorna Hälsingborg—Hässleholm, Hälsingborg—Eslöv, Sundsvall—Ånge och Gävle—Ockelbo* för budgetåret 1941/42 såsom kapitalinvestering i Statens affärsverksfonder, Statens järnvägar, anvisa ett reservationsanslag av 15,000,000 kronor;

b) att motionen II: 258 ej må av riksdagen bifallas.

Stockholm den 26 mars 1941.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Johan Bernhard Johansson, Joh. Nilsson* i Malmö, *Bergman, Torsten Ström, Lindström, Heiding, Sven Larsson, Carlström, Karl Andersson, Gustaf Iwar Anderson, friherre De Geer* och *Sundberg*; samt

från andra kammaren: herrar *Jonsson* i Eskilstuna, *Skoglund* i Doverstorp, *Eriksson* i Stockholm, *Svensson* i Grönvik, *Andersson* i Prästhol, *Danielsson, Ward, Lindberg* i Umeå, *Bergström, Lundberg* i Hälsingborg, *Hansson* i Rubbestad och *Åkerström*.
