

Nr 9.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen under statens affärsverksfonder gjorda framställningar om anslag för budgetåret 1947/48 i avseende å postverket, telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

Postverket.

1:o **Posthusbyggnad i Bromma i Stockholm.** I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t beträffande kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder (bilaga 27, punkt 1, s. 5 och 6 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 3 januari 1947) föreslagit riksdagen att till Posthusbyggnad i Bromma i Stockholm för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

I statsrådsprotokollet (s. 2) ha lämnats följande uppgifter rörande reservationerna, medelsanvisningarna och medelsförbrukningen för budgetåren 1944/45—1946/47 å investeringsanslagen till posthusbyggnader ävensom postverkets garagebyggnader:

	1944/45	1945/46	1946/47
Reservation vid budgetårets ingång	3 531 000	5 899 000	4 752 000
Anslag för budgetåret	5 616 000	2 992 000	5 080 000
Medelsförbrukning	3 231 000	4 139 000	

Av statsrådsprotokollet (s. 2—5) inhämtas vidare följande.

I skrivelser den 25 september och den 22 november 1946 har *generalpoststyrelsen* för budgetåret 1947/48 äskat anslag med sammanlagt 6 600 000 kronor till posthusbyggnader och garage för diligensrörelsen.

Statens arbetsmarknadskommission har i utlåtande över generalpoststyrelsens skrivelse den 25 september 1946 framhållit bland annat, att de företag, till vilka anslag funnes disponibla men beträffande vilka ansökningar om byggnadstillstånd ej inkommit, och de företag, till vilka generalpoststyrelsen äskat anslag i sin nyssnämnda skrivelse, i oktober 1946 representerade en byggnadskostnad av sammanlagt 9 746 000 kronor. Utförandet av husbyggnader för postverket under nästa budgetår i sådan omfattning, som bevil-

jade och äskade medel medgåve, skulle innebära en betydande utökning av denna gren av byggnadsverksamheten. Med nuvarande knapphet på arbetskraft torde en sådan ökning icke vara möjlig utan motsvarande minskning av annan produktiv verksamhet. Samtliga företag syntes dock icke kunna komma till utförande under budgetåret, även om arbetsmarknads- och materialläget så medgåve. På grund av att företagen vid anslaget beviljande i regel icke vore fullt förberedda, syntes byggnaderna ofta icke kunna påbörjas förrän mot slutet av det budgetår anslagen avsåge.

Departemenschefen har härefter gjort följande allmänna uttalanden rörande generalpoststyrelsens ifrågakvarande anslagsäskanden.

För innevarande budgetår ha till åtta särskilda husbyggnader för postverkets räkning anvisats tillhoppa 5 080 000 kronor. För sex av dessa byggnadsföretag hade ännu i oktober 1946 byggnadstillstånd icke sökts, beroende på att detaljplaneringen av företagen då icke avslutats. Enligt vad jag inhämtat från generalpoststyrelsen har emellertid byggnadstillstånd sedermera sökts för vissa av dessa byggnader, och för övriga byggnadsföretag, med undantag av om- och tillbyggnaden av posthuset i Karlstad, kan sådan ansökan väntas komma att göras före den 1 april i år. Jag vill i detta sammanhang framhålla vikten av att detaljplaneringen av aktuella posthusbyggnader bedrivs på sådant sätt, att arbetena kunna igångsättas redan i början av det budgetår för vilket anslag anvisats, därest så skulle befinnas vara ur arbetsmarknadssynpunkt lämpligt.

För nästa budgetår har styrelsen till posthusbyggnader och garage äskat tillhoppa 6 600 000 kronor, vilket innebär en ökning med 1 520 000 kronor i jämförelse med innevarande budgetår. Ett genomförande av detta program skulle såsom arbetsmarknadscommissionen framhållit innebära en betydande ökning av denna gren av byggnadsverksamheten. Detta blir i synnerhet fallet om — vilket synes sannolikt — åtskilliga av de posthusbyggnader, vartill medel tidigare anvisats, icke hinna färdigställas under innevarande budgetår. En viss ökning av posthusbyggandet torde emellertid redan från och med innevarande budgetår bliva ofrånkomlig med hänsyn till den hittillsvarande och närmast planerade bostadsbyggnadsverksamheten. Härtill kommer att den fortgående ökningen av poströrelsen på de flesta orter samt de nya uppgifter, som pålagts postverket genom uppborädsreformen, medföra behov av ökade lokalutrymmen. Jag anser mig dock icke i nuvarande läge böra tillstyrka hela det av generalpoststyrelsen föreslagna byggnadsprogrammet. Det synes nämligen önskvärt att eftersläpningen i det av 1946 års riksdag beslutade programmet först inhämtas och att ett för nästa budgetår fastställt program kan genomföras i avsedd omfattning utan att mera väsentligt inkräkta på annan produktiv verksamhet. Jag har därvid tagit hänsyn till att telegrafstyrelsen anmält mycket omfattande och angelägna behov av nya telefonstationsbyggnader och att en begränsning i fråga om posthusbyggnaderna skulle kunna bidraga till att möjliggöra ett tillgodoseende av dessa behov. I fråga om de posthusbyggnader, till vilka jag i det följande kommer att tillstyrka anslag för nästa budgetår, torde, enligt vad jag under hand gjort mig underrättad om, planeringsarbetet komma att bedrivs så att ansökningar om byggnadstillstånd kunna ingivas för flertalet före budgetårets ingång samt för de övriga före den 1 oktober 1947.

Vad angär de särskilda byggnadsföretagen har jag för avsikt att i det följande tillstyrka slutanslag med 100 000 kronor till en posthusbyggnad i Bromma samt 810 000 kronor till om- och tillbyggnad av posthuset i Linköping ävensom 610 000 kronor till om- och tillbyggnad av posthuset i Norrtälje. Vidare finner jag mig böra tillstyrka uppförande av en posthusbyggnad i

Katrineholm och en i Västerås samt ett posthus och ett garage i Vilhelmina, vilka byggnadsföretag synas vara de ur postverkets synpunkt mest angelägna. Anslagen för posthusbyggnaderna i Katrineholm och Västerås böra uppdelas på två budgetår. Efter samråd med generalpoststyrelsen har jag ansett medelsbehovet under nästa budgetår böra beräknas beträffande posthuset i Katrineholm till det av styrelsen äskade beloppet 600 000 kronor samt beträffande posthuset i Västerås till 600 000 kronor i stället för av styrelsen äskade 1 000 000 kronor. Till posthus- och garagebyggnaderna i Vilhelmina, vilka kostnadsberäknats till sammanlagt 785 000 kronor, torde särskilda anslag böra anvisas, nämligen till posthuset 595 000 kronor och till garaget 190 000 kronor.

I enlighet med vad departementschefen sålunda förordat skulle medelsbehovet för nästa budgetår till husbyggnadsarbeten under postverkets fond komma att uppgå till 3 505 000 kronor, vilket innebär en minskning med 1 575 000 kronor i förhållande till gällande riksstat.

Beträffande posthusbyggnaden i Bromma i Stockholm inhämtas av statsrådsprotokollet följande (s. 5 och 6).

Till ändamålet anvisades för budgetåret 1945/46 ett investeringsanslag av 950 000 kronor.

Generalpoststyrelsen har meddelat, att kostnaderna för posthusbygget visat sig icke kunna hållas inom ramen för det anvisade anslagsbeloppet. Enligt en reviderad kostnadsberäkning hade nämligen kostnaderna för byggnadsföretaget beräknats komma att uppgå till ca 1 050 000 kronor eller 100 000 kronor mera än vad som anvisats. Av merkostnaden hänförde sig ca 50 000 kronor till den allmänna ökning av löner och materielpriser, som inträtt efter det kostnadsräkylerna uppgjordes år 1944. Återstoden av ökningen vore beroende på åtgärder, som generalpoststyrelsen vidtagit i syfte att genom en förmånlig uthyrning av för postverket ej erforderliga lokaler få till stånd en tillfredsställande förräntning av posthuset.

Av den till statsrådsprotokollet lämnade redogörelsen för de förslag som beröra postverkets kapitalinvesteringar framgår, att generalpoststyrelsen för nästa budgetår äskat anslag till posthusbyggnader och garage med tillhoppa 6 600 000 kronor. Departementschefen har emellertid ansett sig böra tillstyrka en sammanlagd medelsanvisning till dessa ändamål av allenast 3 505 000 kronor, vilket innebär en minskning jämfört med gällande riksstat med 1 575 000 kronor. Ett bifall till detta förslag kommer emellertid i och för sig icke att nödvändiggöra en minskning under nästa budgetår av posthusbyggandet till en nivå som svarar mot medelsanvisningen. Betydande reservationer finnas nämligen å tidigare anvisade anslag. Byggnadsvolymens verkliga omfattning kommer därför att bli beroende av i vilken omfattning det med hänsyn till materialläget och förhållandena på arbetsmarknaden kan bli möjligt att dels inhämta eftersläpningen å det tidigare beslutade byggnadsprogrammet och dels realisera det föreslagna programmet för nästa budgetår. Utskottet vill för egen del ansluta sig till vad departementschefen an-

Utskottet.

fört rörande behovet av en viss ökning från och med innevarande budgetår av posthusbyggandet med hänsyn dels till den hittillsvarande och närmast planerade bostadsbyggnadsverksamheten samt den fortgående ökningen av poströrelsen på de flesta orter, dels ock de nya uppgifter som pålagts postverket genom uppbördsreformen. De skäl, som föranlett departementschefen att icke tillstyrka hela det av generalpoststyrelsen framlagda nybyggnadsprogrammet för nästa budgetår, synas emellertid vara bärande, varför utskottet icke ifrågasätter någon utvidgning av den anslagsram som förordats av departementschefen.

Vad angår de särskilda byggnadsföretagen avse två slutförande av tidigare beslutade arbeten. Det ena av dessa är posthusbyggnaden i Bromma i Stockholm, för vilken kostnaderna numera beräknas komma att med 100 000 kronor överstiga det år 1945 anvisade anslaget av 950 000 kronor. Av kostnadsökningen belöper hälften på löner och material samt hälften på åtgärder för inredning m. m. för vissa uthyrningslokaler. Det andra företaget, vartill slutanslag nu äskas, är om- och tillbyggnad av posthuset i Linköping. Även i detta fall ha byggnadskostnaderna stegrats i förhållande till tidigare framlagda beräkningar beroende på vissa ändringar i byggnadsplanerna. Kostnadsökningen uppgår till 90 000 kronor. Då medelsbehovet för nästa budgetår tidigare beräknats till 720 000 kronor, skulle alltså nu erfordras en ytterligare medelsanvisning av 810 000 kronor. Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot dessa förslag.

Övriga av departementschefen tillstyrkta byggnadsföretag avse om- och tillbyggnad av posthuset i Norrtälje, nybyggnader för postverket i Katrineholm, Västerås och Vilhelmina samt uppförande av en garagebyggnad i Vilhelmina, avsedd för postverkets diligensrörelse. Byggnadsarbetena i Norrtälje ha aktualiserats på grund av telegrafverkets behov av utökade och ur hygienisk synpunkt tillfredsställande lokaler. Kostnaderna ha beräknats till 610 000 kronor, vilket belopp äskas för nästa budgetår. Utskottet har intet att erinra mot ifrågavarande förslag. Posthusbyggnaderna i Katrineholm och Västerås ha kostnadsberäknats till 1 085 000 kronor respektive 2 250 000 kronor, varav dock allenast 600 000 kronor för vardera byggnadsföretaget anses behöva anvisas för nästa budgetår. Posthus- och garagebyggnaderna i Vilhelmina beräknas draga en kostnad av sammanlagt 785 000 kronor, varav 595 000 kronor belöpa på posthusbyggnader och 190 000 kronor på garagebyggnaden. Behovet av de ifrågavarande nya posthusbyggnaderna samt garagebyggnaden synes vara styrkt. Med hänsyn härtill och då den beräknade förräntningen av investerat kapital i dessa fall får anses tillfredsställande, finner sig utskottet böra lämna förslagen utan erinran.

Under hänvisning till det anförda får utskottet tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag beträffande nu ifrågavarande byggnadsföretag.

Under förevarande punkt hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Posthusbyggnad i Bromma i Stockholm* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

2:o) **Om- och tillbyggnad av posthuset i Norrtälje.** Under återopande av vad utskottet anfört under punkten 1:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 2, s. 6—8), hemställa,

att riksdagen må till *Om- och tillbyggnad av posthuset i Norrtälje* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 610 000 kronor.

3:o) **Posthusbyggnad i Katrineholm.** Under återopande av vad utskottet anfört under punkten 1:o) och med erinran, att totalkostnaden för ifrågavarande byggnadsföretag beräknas uppgå till 970 000 kronor, får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 3, s. 8—10), hemställa,

att riksdagen må till *Posthusbyggnad i Katrineholm* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 600 000 kronor.

4:o) **Om- och tillbyggnad av posthuset i Linköping.** Under återopande av vad utskottet anfört under punkten 1:o) och med erinran, att totalkostnaden för ifrågavarande byggnadsföretag — för vilket riksdagen redan anvisat 800 000 kronor — beräknas uppgå till 1 610 000 kronor, får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 4, s. 10), hemställa,

att riksdagen må till *Om- och tillbyggnad av posthuset i Linköping* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 810 000 kronor.

5:o) **Posthusbyggnad i Västerås.** Under återopande av vad utskottet anfört under punkten 1:o) och med erinran, att totalkostnaden för ifrågavarande byggnadsföretag beräknas uppgå till 2 250 000 kronor, får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 5, s. 11—13), hemställa,

att riksdagen må till *Posthusbyggnad i Västerås* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 600 000 kronor.

6:o) **Posthusbyggnad i Vilhelmina.** Under återopande av vad utskottet anfört under punkten 1:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 6, s. 13 och 14), hemställa,

att riksdagen må till *Posthusbyggnad i Vilhelmina* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 595 000 kronor.

7:o) **Inköp av fastigheter i Nyköping.** Kungl. Maj:t har (punkt 7, s. 15—17) föreslagit riksdagen att till Inköp av fastigheter i Nyköping för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 184 000 kronor.

Generalpoststyrelsen har meddelat, att lokal för postkontoret i Nyköping alltsedan 1902 förhyrdes i riksbankshuset i staden. Lokalen, som från början omfattade en golvyta av cirka 275 m², utvidgades år 1929 i samband med om- och tillbyggnad av riksbankshuset till 450 m². Postkontoret vore i trängande behov av rymligare och mera tidsenliga lokaler. Enligt styrelsens mening kunde en rationell lösning av postverkets lokalsvårigheter åstadkommas endast genom inköp av tomt för postverkets räkning, på vilken ett posthus kunde uppföras. Avtal hade numera träffats om inköp av tomterna nr 7, 8 och 9 i fjärde kvarteret Sörmlandsbanken. Å tomtmarken, vilken upptog en yta av sammanlagt 1 504 m², funnes vissa äldre byggnader uppförda, vilka måste rivras. Köpeskillingen uppginge till 184 000 kronor, motsvarande cirka 122 kronor per m². Fastigheternas sammanlagda taxeringsvärde uppginge till 111 000 kronor, och åbyggnaderna vore brandförsäkrade för tillhopa 100 000 kronor.

Byggnadsstyrelsen har funnit det begärda priset för ifrågasvarande tomter högt både med utgångspunkt från den nuvarande avkastningen av fastigheterna och med hänsyn till den våningsyta, som kunde utvinnas vid ett byggande av tomterna.

Departementschefen har, under framhållande att tomtpriset finge anses vara högt, dock ansett sig med hänsyn till föreliggande omständigheter böra tillstyrka, att det för köpet erforderliga beloppet, 184 000 kronor, äskades för nästa budgetår.

Utskottet. Köpeskillingen för de till inköp ifrågasatta tomterna uppgår till 184 000 kronor, vilket avsevärt överstiger det fastigheterna åsatta taxeringsvärdet, 111 000 kronor. Tomterna äro emellertid centralt belägna, och utskottet vill, med hänsyn härtill och då något godtagbart alternativ till de föreslagna förvärven icke kunnat framläggas, ej motsätta sig att köpet fullföljes.

Utskottet finner sig sålunda böra tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag och hemställer,

att riksdagen må till *Inköp av fastigheter i Nyköping* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 184 000 kronor.

8:o) **Inköp av tomter i Landskrona.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 8, s. 17), som avser fullföljande av det av statsmakterna år 1946 beslutade markförvärvet för ett nytt posthus i Landskrona, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Inköp av tomter i Landskrona* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 61 000 kronor.

9:o) **Inköp av fastigheter.** Kungl. Maj:t har (punkt 9, s. 17 och 18) föreslagit riksdagen att till Inköp av fastigheter för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

Alltsedan år 1920 ha varje år medel stått till förfogande för inköp för postverkets räkning av fastigheter, vilkas förvärvande icke utan synnerlig olägenhet kunnat uppskjutas i avbidan på särskilt riksdagsbeslut. I regel har för ändamålet varit anslaget ett belopp av omkring 200 000 kronor.

Generalpoststyrelsen har meddelat, att av för ändamålet tidigare anvisade medel mot slutet av år 1946 komme att kvarstå en behållning av omkring 33 000 kronor. Huru stort belopp, som under det kommande budgetåret kunde bliva erforderligt, vore givetvis omöjligt att i förväg beräkna, men enligt styrelsens uppfattning borde i varje fall icke lägre belopp än det hittills i allmänhet tillgängliga anslaget, omkring 200 000 kronor, stå till förfogande.

Departementschefen har förordat, att anslaget för nästa budgetår upptages med 400 000 kronor, enär anslaget vore avsett att täcka behov i vidare mån än vad hittills varit fallet. Departementschefen har vidare anfört följande.

I likhet med vad som gäller beträffande telegrafverkets anslag till Inköp av fastigheter torde även postverkets motsvarande anslag från och med budgetåret 1947/48 böra få tagas i anspråk för inköp av fastigheter utan annan begränsning än att köpeskillingen för varje fastighet icke må överstiga 100 000 kronor. Därest riksdagen icke finner anledning till erinran däremot, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att till generalpoststyrelsen delegera inköpsrätten inom den givna ramen.

Generalpoststyrelsen har i sina petita för nästa budgetår hemställt om anvisande av högst 11 000 kronor till inköp av ett tomtområde i Hällefors, och enligt vad jag under hand erfarit har styrelsen för avsikt att hemställa om medel till tomtförvärv jämväl i Värnamo. Köpeskillingen för sistnämnda tomtförvärv torde icke komma att överstiga 100 000 kronor. Vid bifall till vad jag föreslagit beträffande dispositionen av anslaget under förevarande rubrik torde särskilda anslag för nu angivna tomtförvärv icke vara erforderliga.

Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot att dispositionsbestämmelserna beträffande förevarande anslag från och med nästa budgetår ändras i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet förutsätter därvid, att specificerad redogörelse för användningen av anvisade medel skall avgivas till riksdagen på samma sätt som hittills skett.

Mot departementschefens beräkning av medelsbehovet för nästa budgetår har utskottet intet att erinra.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Inköp av fastigheter* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

10:o) **Anskaffning av automobiler m. m.** Kungl. Maj:t har (punkt 10, s. 19) föreslagit riksdagen att till Anskaffning av automobiler m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

Utskottet.

För innevarande budgetår har till Anskaffning av motorfordon anvisats ett investeringsanslag av 100 000 kronor. På förslag av generalpoststyrelsen, som samrått med riksräkenskapsverket, har nämnda anslag i årets statsverksproposition föreslagits skola uppdelas på två anslag, nämligen Anskaffning av bilmateriel m. m. samt Anskaffning av bilmateriel för diligensrörelsen (s. 1 och 2).

Generalpoststyrelsen har meddelat, att reservationen å föregående budgetårs anslag till Anskaffning av motorfordon vid senaste budgetårsskifte uppgått till 2 870 000 kronor, beroende på rådande leveranssvårigheter. Tillsammans med det för löpande budgetår anvisade anslaget å 100 000 kronor förfogade styrelsen således för innevarande budgetår över ett belopp av i runt tal 2 970 000 kronor. Styrelsen ansåge sig emellertid nu — efter besked från vederbörande leverantörer — ha anledning räkna med att under budgetåret 1946/47 kunna i större utsträckning än vad hittills varit möjligt erhålla redan beställda motorfordon, så att vid budgetårets utgång av reservationen skulle kvarstå endast ca 560 000 kronor.

För budgetåret 1947/48 uppginge, anför generalpoststyrelsen vidare, medelsbehovet för nu ifrågakvarande ändamål till 600 000 kronor, varav 400 000 kronor för bilmateriel och 200 000 kronor för elektriska plattformsvagnar. Under förutsättning att av den vid innevarande budgetårs utgång beräknade reservationen av ca 560 000 kronor å anslaget till anskaffning av motorfordon 260 000 kronor tillfördes anslaget under förevarande rubrik, skulle ett anslag av 340 000 kronor, vilket belopp syntes böra avrundas till 350 000 kronor, vara tillfyllest för inköp av bilmateriel m. m. under budgetåret 1947/48.

Departementschefen har icke funnit anledning till erinran mot generalpoststyrelsens beräkningar av medelsbehovet för anskaffning av bilmateriel m. m. under nästa budgetår. De icke utnyttjade belopp, som vid utgången av innevarande budgetår kunde kvarstå å anslaget till Anskaffning av motorfordon, borde, enligt departementschefen, efter förslag av generalpoststyrelsen få genom beslut av Kungl. Maj:t fördelas mellan nu förevarande anslag och anslaget till Anskaffning av bilmateriel för diligensrörelsen.

Utskottet.

Enligt det nu framlagda förslaget skall från och med nästa budgetår det nu å riksstaten uppförda anslaget till Anskaffning av motorfordon ersättas av två anslag, nämligen Anskaffning av bilmateriel m. m. samt Anskaffning av bilmateriel för diligensrörelsen. Härigenom synes en mera rättvisande bild av postverkets investeringar för diligensrörelsen kunna uppnås. Utskottet har därför icke något att erinra mot detta förslag.

Beräkningen av medelsbehovet för nästa budgetår under de nya anslagen föranleder icke till någon erinran från utskottets sida. Under förevarande punkt får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Anskaffning av bilmateriel m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

11:o) **Garage i Vilhelmina.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 1:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 11, s. 20), hemställa,

att riksdagen må till *Garage i Vilhelmina* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 190 000 kronor.

12:o) **Anskaffning av bilmateriel för diligensrörelsen.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 12, s. 20) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Anskaffning av bilmateriel för diligensrörelsen* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 600 000 kronor.

13:o) **Förvärv av billinjer.** Kungl. Maj:t har (punkt 13, s. 20 och 21) föreslagit riksdagen att till Förvärv av billinjer för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

Till förevarande ändamål ha tidigare anvisats 300 000 kronor för budgetåret 1945/46 och 200 000 kronor för budgetåret 1946/47.

Generalpoststyrelsen har hemställt att anslaget för nästa budgetår måtte anvisas med 300 000 kronor.

Departementschefen har tillstyrkt förslaget.

Vid behandlingen av Kungl. Maj:ts förslag angående anslag å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1945/46 till Förvärv av billinjer uttalade utskottet (utlåtande 1946: 18), att utskottet utginge från att erforderligt samarbete komme till stånd mellan generalpoststyrelsen och järnvägsstyrelsen beräffande sådana utvidgningar av postverkets diligensrörelse, som kunde tänkas beröra statens järnvägars trafikförhållanden. Utskottet vill i anslutning härtill framhålla vikten av att frågor angående förvärv av enskild biltrafik handläggas på sådant sätt att prisuppdrivande åtgärder undvikas.

Utskottet tillstyrker, att det av Kungl. Maj:t äskade anslaget anvisas, och hemställer,

att riksdagen må till *Förvärv av billinjer* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

Utskottet.

Telegrafverket.

14:o) **Telefonstationsbyggnad i kvarteren Rutan och Krukmakaren i Stockholm.** Kungl. Maj:t har (punkt 14, s. 24 och 25) föreslagit riksdagen att till Telefonstationsbyggnad i kvarteren Rutan och Krukmakaren i Stockholm för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 650 000 kronor.

Av statsrådsprotokollet (s. 22—24) inhämtas, att telegrafstyrelsen i skrivelser den 30 september och den 18 oktober 1946 för budgetåret 1947/48 äskat anslag med 14 990 000 kronor till telefonstations- och förrådsbyggnader m. m., däri inbegripet fortsättningsanslag till verkstaden i Sundsvall, samt med 700 000 kronor till inköp av fastigheter.

Statens arbetsmarknadskommission har i utlåtande den 4 november 1946 anfört, att de husbyggnadsföretag för telegrafverket, exklusive radioanläggningar, till vilka anslag funnes disponibla men beträffande vilka ansökningar om byggnadstillstånd den 19 oktober 1946 ej inkommit, samt de företag, till vilka anslag äskats av Kungl. Maj:t å tilläggsstat för innevarande budgetår och av telegrafstyrelsen å riksstaten för nästa budgetår, representerade en byggnadskostnad av (5 450 000 + 3 500 000 + 14 990 000) 23 940 000 kronor. En så omfattande byggnadsverksamhet för telegrafverket, motsvarande arbetstillfällen på arbetsplatsen om ca 350 000 dagsverken för byggnadsarbetare av olika slag eller sysselsättning för ca 1 400 årsarbetare, skulle innebära en betydande utökning av denna gren av byggnadsverksamheten och vore med nuvarande knapphet på arbetskraft icke möjlig utan motsvarande minskning av annan produktiv verksamhet. Samtliga företag syntes dock icke komma till utförande under budgetåret, även om arbetsmarknads- och materialläget så medgäve. På grund av att företagen vid anslagens beviljande i regel icke vore fullt förberedda, syntes byggnaderna oftast icke kunna påbörjas förrän mot slutet av det budgetår anslagen avsåge.

Departementschefen har i anslutning härtill anfört följande.

Å riksstaten för innevarande budgetår ha till 16 särskilda telefonstationsbyggnader och 3 förrådsbyggnader anvisats tillhoppa 9 335 000 kronor. Sedermera har 1946 års höstriksdag å tilläggsstat till riksstaten för nämnda budgetår anvisat sammanlagt 3 500 000 kronor till påbörjande av ytterligare en telefonstationsbyggnad och en verkstadsbyggnad. Det sammanlagda beloppet av dessa medelsanvisningar, 12 835 000 kronor, överstiger avsevärt såväl medelsanvisningarna som medelsförbrukningen under de närmast föregående budgetåren. Detta beror på dels att byggnadsverksamheten för telegrafverkets ändamål under krigsåren hållits på en även i jämförelse med förkrigstiden låg nivå och dels att behovet av nya eller utvidgade telefonstationsbyggnader samt ny- och tillbyggnader för verkets förråds- och verkstadsrörelse blivit alltmera trängande allteftersom telefonrörelsen tillvuxit och telegrafverkets ännu vid krigsutbrottet tämligen goda reserver i näten och på stationerna på många orter mer eller mindre fullständigt tagits i anspråk.

För nästa budgetår har telegrafstyrelsen till telefonstations- och förrådsbyggnader m. m. äskat tillhoppa 14 990 000 kronor, vilket innebär en ökning

med 2 155 000 kronor jämfört med budgetåret 1946/47. Såsom arbetsmarknadskommissionen framhållit föreligger emellertid en betydande eftersläpning i det redan beslutade byggnadsprogrammet. Det är sålunda, enligt vad jag inhämtat från telegrafstyrelsen, sannolikt, att byggnadstillstånd för ett flertal byggnadsföretag, till vilka medel anvisats för budgetåren 1945/46 eller 1946/47, komma att sökas först under senare delen av innevarande budgetår. På grund härav skulle ett genomförande av det redan beslutade byggnadsprogrammet och de nu av styrelsen ifrågasatta byggnadsföretagen innebära en mycket betydande utvidgning av denna gren av byggnadsverksamheten under återstoden av nu löpande och under nästa budgetår. Ehuru en dylik utvidgning får anses fullt befogad ur telegrafverkets synpunkt, måste densamma dock komma att inkräkta på annan produktiv verksamhet. Jag har därför med hänsyn till angelägenheten av att i nuvarande konjunkturläge såvitt möjligt begränsa investeringarna ansett mig böra föreslå viss begränsning i telegrafstyrelsens byggnadsprogram. Denna begränsning har i första hand tagit sikte på sådana företag, vilka redan till följd av planeringssvårigheter icke skulle ha kunnat påbörjas förrän tämligen sent under budgetåret 1947/48. Hänsyn har vidare tagits till den inbördes angelägenheten av de olika företagen.

Vad angår de särskilda byggnadsföretagen har jag för avsikt att i det följande föreslå anvisande av medel till fullföljande av tre av 1946 års riksdag beslutade byggnadsföretag, nämligen 2 650 000 kronor till en telefonstationsbyggnad i kvarteren Rutan och Krukmakaren i Stockholm, 150 000 kronor till en tillbyggnad av kontorsbyggnaden vid telegrafverkets verkstad i Ny-näshamn och 2 500 000 kronor till en verkstad i Sundsvall. Vidare finner jag mig böra tillstyrka medelsanvisning för uppförande av nya telefonstationsbyggnader i Nässjö, Ljungby, Ängelholm, Kävlinge, Göteborg, Ulricehamn. Köping och Mora samt för tillbyggnader av telefonstationsbyggnaderna i Jönköping och Karlstad. För dessa byggnadsföretag erfordras anslag med tillhopa 6 310 000 kronor. Jag kommer slutligen att förorda uppförande av en förrådsbyggnad i Slätte för 370 000 kronor samt en tillbyggnad till förrådsbyggnaden i Nässjö för 110 000 kronor.

I enlighet med vad jag här anfört skulle medelsbehovet för nästa budgetår uppgå till 8 960 000 kronor för telefonstationsbyggnader m. m. samt till 3 130 000 kronor för förrådsbyggnader m. m. eller tillhopa 12 090 000 kronor. Detta innebär en minskning med 745 000 kronor jämfört med budgetåret 1946/47, varvid dock är att märka att i anslagssumman för sistnämnda budgetår ingår ett belopp av 850 000 kronor för tomtförvärv.

Beträffande telefonstationsbyggnaden i kvarteren Rutan och Krukmakaren i Stockholm inhämtas av statsrådsprotokollet följande.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i propositionen 1946:311 (bilaga 12, punkten 3) framlagda förslag anvisade riksdagen till Telefonstationsbyggnad i kvarteren Rutan och Krukmakaren i Stockholm å tilläggsstat I till riksstaten för budgetåret 1946/47 ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

Telegrafstyrelsen har nu hemställt att det för telefonstationsbyggnadens fullbordande erforderliga ytterligare beloppet, 2 650 000 kronor, måtte anvisas för budgetåret 1947/48.

Av den till statsrådsprotokollet lämnade redogörelsen för de förslag som beröra telegrafverkets kapitalinvesteringar framgår, att telegrafstyrelsen för nästa budgetår äskat anslag till telefonstations- och förrådsbyggnader m. m.

med tillhoppa 14 990 000 kronor. Departementschefer har emellertid ansett sig böra tillstyrka en sammanlagd medelsanvisning av allenast 12 090 000 kronor, vilket innebär en minskning jämfört med gällande riksstat med 745 000 kronor. Även för telegrafverkets del föreligga betydande reservationer å tidigare anvisade anslag, varför utrymme under budgetåret 1947/48 för en i förhållande till den äskade medelsanvisningen för samma budgetår utökad byggnadsverksamhet för telegrafverket förefinnes. Utskottet, som i likhet med departementschefen finner en utvidgning av byggnadsverksamheten utöver vad departementschefen förordad vara i och för sig befogad, anser sig i nuvarande konjunkturläge icke ha anledning att ifrågasätta någon ökning av den av departementschefen i förevarande sammanhang tillstyrkta anslagssumman för nästkommande budgetår.

I fråga om telefonstationsbyggnader tillstyrker utskottet Kungl. Maj:ts förslag om anvisande av slutanslag med 2 650 000 kronor till den av 1946 års riksdag beslutade telefonstationsbyggnaden i kvarteren Rutan och Krukmakaren i Stockholm. Kungl. Maj:t har vidare framlagt förslag om anvisande av medel till tio nya byggnadsföretag, nämligen uppförande av nya telefonstationsbyggnader i Nässjö, Ljungby, Ängelholm, Göteborg, Ulricehamn och Köping, samt nybyggnader för post- och telegrafverken i Kävlinge och Mora ävensom tillbyggnader av telefonstationsbyggnaderna i Jönköping och Karlstad. Den sammanlagda kostnaden för dessa byggnadsföretag uppgår till 6 310 000 kronor. Utskottet har intet att erinra mot Kungl. Maj:ts förslag i förevarande avseenden och kommer förty under vederbörande punkter i det följande att tillstyrka anvisande av de äskade anslagsbeloppen.

Till förrådsbyggnader m. m. har Kungl. Maj:t äskat anslag med tillhoppa 3 130 000 kronor. Huvudposten härav, 2 500 000 kronor, faller på den förra året beslutade verkstadsbyggnaden i Sundsvall. Utskottet tillstyrker att slutanslag till detta byggnadsföretag anvisas för nästa budgetår. Utskottet tillstyrker likaledes förslagen om anvisande av anslag till tillbyggnad av kontorsbyggnaden vid telegrafverkets verkstad i Nynäshamn, tillbyggnad av förrådsbyggnaden i Nässjö m. m. samt förrådsbyggnad i Slätte m. m. Utskottet gör i det följande hemställan om anvisande av de äskade anslagsbeloppen.

Under förevarande punkt hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnad i kvarteren Rutan och Krukmakaren i Stockholm* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 650 000 kronor.

15:o) **Tillbyggnad av telefonstationsbyggnaden i Jönköping.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 15, s. 25—27), hemställa,

att riksdagen må till *Tillbyggnad av telefonstationsbyggnaden i Jönköping* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 960 000 kronor.

16:o) **Telefonstationsbyggnad i Nässjö.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 16, s. 27 och 28), hemställa,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnad i Nässjö* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 740 000 kronor.

17:o) **Telefonstationsbyggnad i Ljungby.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 17, s. 28—30), hemställa,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnad i Ljungby* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 460 000 kronor.

18:o) **Telefonstationsbyggnad i Ängelholm.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 18, s. 30 och 31), hemställa,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnad i Ängelholm* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 575 000 kronor.

19:o) **Nybyggnad för post- och telegrafverken i Kävlinge.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 19, s. 31 och 32), hemställa,

att riksdagen må till *Nybyggnad för post- och telegrafverken i Kävlinge* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

20:o) **Telefonstationsbyggnad i stadsdelen Skår i Göteborg.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 20, s. 33 och 34), hemställa,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnad i stadsdelen Skår i Göteborg* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 440 000 kronor.

21:o) **Telefonstationsbyggnad i Ulricehamn.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 21, s. 34 och 35), hemställa,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnad i Ulricehamn* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 570 000 kronor.

22:o) **Tillbyggnad av telefonstationsbyggnaden i Karlstad.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 22, s. 35 och 36), hemställa,

att riksdagen må till *Tillbyggnad av telefonstationsbyggnaden i Karlstad* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 955 000 kronor.

23:o) **Telefonstationsbyggnad i Köping.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 23, s. 37 och 38), hemställa,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnad i Köping* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 460 000 kronor.

24:o) **Nybyggnad för post- och telegrafverken i Mora.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 24, s. 38—39), hemställa,

att riksdagen må till *Nybyggnad för post- och telegrafverken i Mora* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 750 000 kronor.

25:o) **Tillbyggnad av kontorsbyggnaden vid telegrafverkets verkstad i Nynäshamn.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 25, s. 40 och 41), hemställa,

att riksdagen må till *Tillbyggnad av kontorsbyggnaden vid telegrafverkets verkstad i Nynäshamn* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

26:o) **Tillbyggnad av förrådsbyggnaden i Nässjö m. m.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) och med erinran, att totalkostnaden för ifrågavarande byggnadsföretag beräknats uppgå till 260 000 kronor, får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 26, s. 41 och 42), hemställa,

att riksdagen må till *Tillbyggnad av förrådsbyggnaden i Nässjö m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 110 000 kronor.

27:o) **Förrådsbyggnad i Slätte m. m.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 27, s. 42 och 43), hemställa,

att riksdagen må till *Förrådsbyggnad i Slätte m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 370 000 kronor.

28:o) **Verkstadsbyggnad i Sundsvall.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 14:o) och med erinran, att totalkostnaden för första etappen av ifrågavarande byggnadsföretag — för vilket redan anvisats 1 500 000 kronor — beräknats uppgå till 4 000 000 kronor, får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 28, s. 43 och 44), hemställa,

att riksdagen må till *Verkstadsbyggnad i Sundsvall* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 500 000 kronor.

29:o) **Inköp av fastigheter.** Kungl. Maj:t har (punkt 29, s. 44 och 45) föreslagit riksdagen att till Inköp av fastigheter för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 700 000 kronor.

Jämlikt bemyndigande av 1943 års riksdag äger Kungl. Maj:t att inom ramen av för ändamålet tillgängliga medel utan riksdagens hörande meddela beslut i fråga om förvärv för telegrafverkets räkning av fastigheter i fall, där köpeskillingen uppgår till högst 100 000 kronor. I överensstämmelse med redan tidigare gällande, av riksdagen godkända grunder har Kungl. Maj:t bemyndigat telegrafstyrelsen att själv — inom angivna ram — besluta i ärenden rörande markinköp, då köpeskillingen håller sig inom ett belopp av högst 5 000 kronor.

För budgetåret 1946/47 har till inköp av fastigheter för telegrafverkets räkning anvisats ett investeringsanslag av 700 000 kronor.

I skrivelse den 30 september 1946 har *telegrafstyrelsen* anmält, att man enligt styrelsens mening icke kunde räkna med att tillgängliga anslagsmedel skulle visa sig tillräckliga även för budgetåret 1947/48. Styrelsen har hemställt om anvisande för nämnda budgetår av 700 000 kronor. Styrelsen har i anslutning därtill framhållit, att underhandlingar för närvarande påginge eller beräknades kunna snart påbörjas om inköp av tomter på ett tjugotal platser, och att kostnaderna enbart för dessa tomter beräknades uppgå till över 600 000 kronor.

Departementschefen har anfört följande.

Telegrafstyrelsens möjligheter att för markinköp använda anslaget till Inköp av fastigheter äro för närvarande begränsade i två avseenden. Sålunda få endast fastighetsförvärv, vid vilka köpeskillingen uppgår till högst 100 000

kronor, finansieras med anlåtande av detta anslag, varjämte beslut av Kungl. Maj:t erfordras i fall då köpeskillingen överstiger 5 000 kronor. För kontroll över anslaget användning har dessutom föreskrivits, att redovisning årligen skall lämnas beträffande de olika förvärven m. m.

Erfarenheterna från handläggningen av dessa ärenden inom Kungl. Maj:ts kansli giva vid handen, att beslutanderätten bör kunna anförtros telegrafstyrelsen även i de fall, då köpeskillingen överstiger 5 000 men icke 100 000 kronor. Därigenom skulle förutom ökad snabbhet i handläggningen uppnås en välbehörlig minskning av arbetsbelastningen såväl inom Kungl. Maj:ts kansli som hos styrelsen. Ur kontrollsynpunkt är den redovisningsskyldighet tillfyllest, som åvilar styrelsen och som alltjämt bör bibehållas. Därest riksdagen icke finner anledning till erinran däremot, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att bemyndiga telegrafstyrelsen att besluta i ärenden rörande fastighetsköp i enlighet med vad jag här förordat.

Mot telegrafstyrelsens beräkning av medelsbehovet för nästa budgetår har jag icke funnit anledning till erinran.

Utskottet.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot att dispositionsbestämmelserna beträffande förevarande anslag från och med nästa budgetår ändras i enlighet med Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet förutsätter därvid, att specificerad redogörelse för användningen av anvisade medel skall avgivas till riksdagen på samma sätt som hittills skett.

Mot departementschefens beräkning av medelsbehovet för nästa budgetår har utskottet intet haft att erinra.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Inköp av fastigheter* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 700 000 kronor.

30:o) Riks- och landskablar m. m. Kungl. Maj:t har (punkt 30, s. 50—52) föreslagit riksdagen att till Riks- och landskablar m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 31 660 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats 26 500 000 kronor.

Det för ändamålet för budgetåret 1947/48 behövlige anslaget har *telegrafstyrelsen* beräknat till 36 760 000 kronor. Beloppet fördelar sig enligt styrelsens preliminära beräkningar på följande delposter.

Ny rikskabel (koaxialkabel) Stockholm—Norrköping . . .	kronor	6 800 000
Fortsättning av rikskabeln Norrköping—Kalmar till Karlskrona	»	3 000 000
Ny rikskabel Kristianstad—Malmö	»	4 500 000
Fortsättning av rikskabeln Skövde—Grebbe stad till Strömstad	»	1 200 000
Ny rikskabel Västervik—Visby	»	1 400 000
Ny rikskabel Umeå—Vännäs	»	900 000

Nya landskablar	kronor 10 000 000
Utökning av överdragsstationer och bärfrekvensutrustning på blanka ledningar samt av pupiniseringen i befintliga rikskablar	» 2 840 000
Bärvågstelefonutrustningar	» 6 120 000
	Summa kronor 36 760 000.

Departementschefen har anfört följande.

Telegrafstyrelsens nu framlagda investeringsprogram för riks- och landskablar m. m. innebär en ökning av investeringsvolymen med 10 260 000 kronor jämfört med löpande budgetår. I det för nästa budgetår äskade anslaget ingå emellertid även medel för kabelanläggningar, vilka skola inköpas från utlandet. Detta gäller såväl den nya koaxialkabeln Stockholm—Norrköping som den nya sjökabeln Västervik—Visby. Förhandlingar pågå dessutom med utländska tillverkare om leverans av vissa övriga i arbetsplanen ingående riks- och landskablar. Den del av anläggningskostnaden som skulle belöpa på de utländska tillverkarna uppgår enligt vad jag inhämtat till omkring 7 300 000 kronor. Även med en sådan avlastning av de inhemska kabelfabrikerorna torde svårigheter likväl uppstå att under nästa budgetår realisera återstoden av styrelsens kabelprogram. Styrelsen har visserligen undersökt möjligheterna att placera vissa beställningar av lokalkablar i utlandet för att därigenom möjliggöra tillverkning inom Sverige av övriga riks- och landskablar. Det är emellertid ovisst i vad mån detta med hänsyn till prisutvecklingen i utlandet och andra omständigheter lämpligen kan ske. Härtill kommer, att styrelsens landskabelprogram kommit att släpa efter ungefär ett år. I detta läge har jag ansett mig böra förorda en nedsättning av anslaget till riks- och landskablar för nästa budgetår med 5 100 000 kronor. Av detta belopp falla 900 000 kronor på den föreslagna nya rikskabeln Umeå—Vännäs, 1 200 000 kronor på fortsättandet av rikskabeln Skövde—Grebbe stad till Strömstad samt 3 000 000 kronor på landskablar. Jag vill i detta sammanhang framhålla, att man i framtiden torde kunna räkna med att koaxialkablar i större utsträckning än hittills komma att användas för rikskabelanläggningar och att en omläggning av produktionen av hittills använda kabeltyper från rikskablar till landskablar därför kan förväntas i framtiden.

Vid bifall till vad departementschefen sålunda förordat skulle medelsbehovet för nästa budgetår komma att uppgå till 31 660 000 kronor.

Telegrafverkets förslag till rikskabelprogram omfattar anläggande av dels en rikskabel av ny typ, en s. k. koaxialkabel, mellan Stockholm och Norrköping, dels rikskablar av nu använd typ mellan Kalmar och Karlskrona, Kristianstad och Malmö samt Västervik och Visby, dels ock vissa med den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet sammanhängande kabelanläggningar, nämligen mellan Grebbe stad och Strömstad samt Umeå och Vännäs. Departementschefen har tillstyrkt förslaget utom i vad avser sistnämnda båda kablar. Av vad järnvägsstyrelsen i annat sammanhang upplyst är elektrifieringen av linjen Vännäs—Umeå—Holmsund avsedd att utföras först i slutet av elektrifieringsprogrammet. Till elektrifieringen av linjen Uddevalla—Strömstad har däremot vissa anslagsmedel redan anvisats. I det följande

Utskottet.

kommer utskottet att förorda, att elektrifieringen av linjen Uddevalla—Strömstad i enlighet med statsmakternas tidigare beslut genomföres i omedelbar anslutning till elektrifieringen av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla. Det synes därför angeläget att den under arbete varande rikskabeln Skövde—Grebbeastad kan fortsättas till Strömstad i sådan takt att elektrifieringen av Bohusbanan icke behöver uppskjutas på grund av försening av kabelarbetena. Med hänsyn till vad departementschefen anfört rörande möjligheterna att under nästa budgetår realisera telegrafstyrelsens hela rikskabelprogram har utskottet emellertid ansett sig icke böra föreslå någon medelsanvisning till rikskablar utöver vad departementschefen förordat.

Vad departementschefen föreslagit i fråga om landskablar m. m. har icke givit utskottet anledning till särskilt uttalande.

Utskottet får alltså, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag, hemställa,

att riksdagen må till *Riks- och landskablar m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 31 660 000 kronor.

31:o) **Telefon- och telegrafstationer.** Kungl. Maj:t har (punkt 31, s. 52 och 53) föreslagit riksdagen att till Telefon- och telegrafstationer för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 44 000 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 31 700 000 kronor.

Det för budgetåret 1947/48 behövliga anslaget har av *telegrafstyrelsen* beräknats till 52 800 000 kronor enligt följande sammanställning.

Fullföljande av automatiseringsarbeten i Kalmar, Malmö (Slottsstaden), Ystad, Göteborg (Kålltorp), Skara, Vänersborg, Katrineholm, Västervik, Drottningholm, Tumba, Enköping, Ludvika och Östersund m. fl. platser ..	kronor	11 379 000
Påbörjande av automatiseringsarbeten i Ljungby, Ängelholm, Ulricehamn, Arboga, Nässjö, Valdemarsvik, Visby, Nynäshamn, Gävle, Köping och Norrtälje	»	2 750 000
Automatisering av växelstationer	»	7 500 000
Ny namnanropsstation i Göteborg	»	1 300 000
Nya grupp- och riksstationer i Stockholm	»	2 500 000
Utökning och ombyggnad av större telefonstationer	»	24 371 000
Telegrafutrustningar	»	500 000
Övriga stationsarbeten	»	2 500 000
Summa kronor		52 800 000.

Departementschefen har anfört följande.

Telegrafstyrelsen har för nästa budgetår föreslagit avsevärt utvidgade investeringar i telegraf- och telefonstationsutrustningar. Kostnaderna för ge-

nomförande av detta program beräknas uppgå till 52 800 000 kronor, vilket innebär en ökning med 21 100 000 kronor jämfört med innevarande budgetår.

Den av telegrafverket i anspråk tagna tillverkningskapaciteten för automatiska telefonstationer, mätt i antalet tillverkade stationsnummer, uppgick 1946 till 90 000 nummer. För år 1947 kan man räkna med en ökning till 115 000 nummer, och under år 1948 synes en ytterligare ökning bli möjlig. Det oaktat torde såsom arbetsmarknadskommissionen framhållit ett genomförande av hela det av telegrafstyrelsen föreslagna investeringsprogrammet knappast kunna ske under budgetåret 1947/48 utan minskning av andra beställares andel i den enskilda industriens produktion. Enligt vad jag inhämtat räknar styrelsen också numera med en förlängning av leveranstiderna, varigenom medelsbehovet för här ifrågavarande anskaffningar delvis kommer att skjutas över till budgetåret 1948/49.

Vid anmälan tidigare i dag av styrelsens medelsäskanden för telefonstationsbyggnader m. m. har jag även ansett mig böra bland annat med hänsyn till läget på byggnadsmarknaden förorda en begränsning av stationsbyggnadsprogrammet, vilken i sin tur medför ett minskat behov av nya stationsutrustningar.

På grund av nu anförda förhållanden finner jag mig böra förorda, att anslaget till telefon- och telegrafstationer för nästa budgetår nedsättes med 8 800 000 kronor i jämförelse med telegrafstyrelsens ursprungliga förslag. Av nämnda belopp hänföra sig 750 000 kronor till påbörjande av automatiseringsarbeten i Nynäshamn, Visby och Arboga samt återstoden till utökning och ombyggnad av större telefonstationer. I enlighet härmed skulle alltså anslaget för nästa budgetår behöva anvisas med (52 800 000 — 8 800 000) 44 000 000 kronor.

Utskottet har tidigare förordat Kungl. Maj:ts förslag om viss begränsning i förhållande till telegrafstyrelsens äskanden i vad avser anvisande av anslag till telefonstationsbyggnader m. m. Med hänsyn härtill finner sig utskottet nu böra tillstyrka vad departementschefen under förevarande punkt förordat beträffande påbörjande och fullföljande av automatiseringen av vissa telefonstationer. Vad departementschefen i övrigt föreslagit beträffande telefon- och telegrafstationer har ej givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Telefon- och telegrafstationer* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 44 000 000 kronor.

32:o) Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar. Kungl. Maj:t har (punkt 32, s. 53 och 54) föreslagit riksdagen att till Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 48 000 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 44 000 000 kronor. Anslaget är avsett att användas till de abonnentinstallationer och nätarbeten som erfordras för mottagande av nya telefonabonnenter samt till anordnande av nya blanka lands- och riksledningar.

Utskottet.

Telegrafstyrelsen har för budgetåret 1947/48 hemställt om en medelsanvisning å 48 000 000 kronor med följande fördelning.

Nya abonnentanläggningar	kronor	27 000 000
Nätarbeten	»	13 000 000
Blanka riksledninggar	»	1 400 000
Blanka landsledninggar	»	5 300 000
Övriga arbeten, däri inberäknat nya manuella växelstationer	»	1 300 000
Summa kronor		48 000 000.

Departementschefen har tillstyrkt telegrafstyrelsens förslag samt därvid anført följande.

Vid avgivandet av sina petita för nästa budgetår beräknade telegrafstyrelsen, att ökningen av antalet telefonapparater under år 1946 skulle stanna vid 90 000. Denna abonnentökning motsvarar ett anslag under denna rubrik av omkring 53 000 000 kronor. Då emellertid vid ingången av löpande budgetår ett icke disponerat belopp av omkring 4 200 000 kronor fanns tillgängligt å tidigare anvisade anslagsmedel, har telegrafstyrelsen kunnat begränsa sina medelsäskanden för nästa budgetår till 48 000 000 kronor, vilket innebär en ökning med 4 000 000 kronor jämfört med innevarande budgetår.

Enligt numera föreliggande uppgifter kan ökningen av antalet telefonapparater under 1946 beräknas uppgå till närmare 100 000. Även för 1947 torde man ha att räkna med en lika stor åtgång av telefonapparater för nytillkommande abonnenter som under 1946. Med hänsyn härtill har jag icke ansett mig böra rikta erinran mot telegrafstyrelsens beräkning av medelsbehovet under denna rubrik.

Utskottet.

Telegrafverkets möjligheter att mottaga nya abonnenter är i första hand beroende av kapaciteten hos telefonstationerna. Även den bristande tillgången på lokalkablar och telefonapparater lägger dock vissa hinder i vägen för ett snabbt tillgodoseende av allmänhetens önskemål om nyteckning av abonnemang. Enligt vad utskottet inhämtat är emellertid situationen i fråga om anskaffningen av telefonapparater jämförelsevis gynnsam. Utskottet finner sig med hänsyn härtill böra tillstyrka, att medel för ändamålet anvisas i den av telegrafstyrelsen föreslagna och av departementschefen tillstyrkta omfattningen.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledninggar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 48 000 000 kronor.

33:o) **Ny rundradiostation i Stockholm.** Kungl. Maj:t har (punkt 33, s. 56) föreslagit riksdagen att till Ny rundradiostation i Stockholm för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

Med bifall till Kungl. Maj:ts i 1946 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bil. 5, punkten 39) framlagda förslag anvisade 1946 års riksdag för budgetåret 1946/47 till Ny rundradiostation i Stockholm ett investeringsanslag av 500 000 kronor. Anläggningen har preliminärt beräknats kosta sammanlagt 3 700 000 kronor.

Telegrafstyrelsen har meddelat, att hittills endast mätningar och undersökningar utförts för fastställandet av den nya stationens lämpligaste placering samt att förberedande förhandlingar upptagits för anskaffande av nödig mark. För det fortsatta arbetet beräknades 1 500 000 kronor komma att behövas för nästa budgetår.

Departementschefen har erinrat om, att 1946 års riksdag meddelat principbeslut om uppförande av en modern rundradiostation om 120 kW i Stockholm eller dess närhet samt att medel samtidigt anvisats för genomförande av vissa förberedande åtgärder, huvudsakligen avseende markinköp. Departementschefen har ansett medelsbehovet för nästa budgetår kunna begränsas till 500 000 kronor, vilket belopp är avsett möjliggöra beställning av radioutrustning i utlandet.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

Utskottet.

att riksdagen må till *Ny rundradiostation i Stockholm* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

34:o) **Ny rundradiostation i Sundsvall.** Kungl. Maj:t har (punkt 34, s. 56 och 57) föreslagit riksdagen att till Ny rundradiostation i Sundsvall för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

Beslut om uppförande av en ny rundradiostation i Sundsvall har tidigare fattats av statsmakterna. Anläggningskostnaderna ha beräknats till 2 400 000 kronor, av vilket belopp 1 650 000 kronor hittills anvisats.

Telegrafstyrelsen har hemställt om anslag för nästa budgetår med 750 000 kronor för fullföljande av byggnadsföretaget.

Departementschefen har ansett medelsbehovet för nästa budgetår kunna begränsas till 250 000 kronor.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

Utskottet.

att riksdagen må till *Ny rundradiostation i Sundsvall* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

35:o) **Trådradioanläggningar.** Kungl. Maj:t har (punkt 35, s. 57) föreslagit riksdagen att till Trådradioanläggningar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

Anslaget har för innevarande budgetår anvisats med 1 000 000 kronor.

Telegrafstyrelsen har framhållit, att det vore ofrånkomligt att även under budgetåret 1947/48 fortsätta arbetet med utbyggande av trådradionät på de håll i landet, där den trådlösa rundradiodistributionen behövde kompletteras därmed, samt har hemställt om anvisande av 2 000 000 kronor för ändamålet för nästa budgetår.

Departementschefen har förklarat sig i nuvarande läge icke böra förorda att det för nästa budgetår avsedda anslaget för ändamålet fastställes till ett högre belopp än anslaget för innevarande budgetår, eller 1 000 000 kronor.

Utskottet.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Trådradioanläggningar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

36:o) **Fartygsradiostationer m. m.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 36, s. 58) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Fartygsradiostationer m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 050 000 kronor.

37:o) **Markradiostationer för luftfarten.** Kungl. Maj:t har (punkt 37, s. 59—61) föreslagit riksdagen att till Markradiostationer för luftfarten för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 485 000 kronor.

I skrivelse den 12 oktober 1946 har *luftfartsstyrelsen* hemställt om anvisande av anslag å tillhoppa 700 000 kronor för budgetåret 1947/48 till vissa markradiostationer för luftfarten. Styrelsen har därvid uttalat, att medel för sådana anläggningar i fortsättningen borde anvisas under ett anslag till radioanläggningar under luftfartsfonden. Till stöd för sitt anslagsäskande har styrelsen framhållit, att ökningen av flygtrafiken medfört ökade krav på förbättrad radioservice för ernående av största möjliga säkerhet även vid dålig väderlek eller i övrigt ogynnsamma förhållanden. Styrelsen har föreslagit nya anläggningar vid Stockholm/Bromma, Göteborg/Torslanda, Malmö/Bulltofta, Norrköping/Kungsängens och Visby flygplatser samt vid Vallda.

Departementschefen har anfört följande.

Jag har för avsikt att senare i dag anmäla luftfartsstyrelsens förslag till ändrad anslagsrubricering m. m. å luftfartsfonden och därvid föreslå, att re-

dovisningen av markradiostationer för luftfarten även i fortsättningen sker å telegrafverkets fond. Anslag för ändamålet torde följaktligen böra äskas under förevarande rubrik. Enligt vad jag inhämtat äro de av luftfartsstyrelsen föreslagna anläggningarna i luftfartsstyrelsens föreliggande framställning upptagna efter angelägenhetsordning. Vid prövning av de olika anslagsäskandena har jag funnit mig böra förorda, att anslag för nästa budgetår anvisas till en fjärrmanöver- och tontelegrafutrustning för flygsändarestationen vid Vallda med 70 000 kronor, till ultrakortvågstelefonianläggningar vid Stockholm—Bromma, Göteborg—Torslanda, Malmö—Bulltofta och Norrköping—Kungsängens flygplatser med tillhoppa 120 000 kronor, till en radiotele-typeanläggning vid Stockholm för fast trafik med Prestwick med 245 000 kronor samt till en kortvågssändare vid Visby flygplats med 50 000 kronor. Anskaffning av övriga av luftfartsstyrelsen föreslagna anläggningar för fasta markradioanläggningar synes däremot kunna anstå till ett följande budgetår. Det sammanlagda anslagsbehovet under denna rubrik skulle i enlighet med det anförda uppgå till 485 000 kronor. Då anläggningarna var för sig äro av mindre omfattning och kostnadsberäkningarna för varje särskild anläggning äro behäftade med vissa osäkerhetsmoment, föreslår jag, att ett gemensamt anslag anvisas med beteckningen Markradiostationer för luftfarten.

Utskottet tillstyrker Kungl. Maj:ts förslag och hemställer,

Utskottet.

att riksdagen må till *Markradiostationer för luftfarten* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 485 000 kronor.

38:o) **Telegrafverkets dispositionsanslag.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 38, s. 61 och 62) och under erinran, att för ändamålet för innevarande budgetår anvisats likaledes 3 000 000 kronor, hemställer utskottet,

att riksdagen må såsom *Telegrafverkets dispositionsanslag* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

Statens järnvägar.

39:o) **Utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre.** Kungl. Maj:t har (punkt 39, s. 68) föreslagit riksdagen att till Utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 450 000 kronor.

I statsrådsprotokollet (s. 63—67) har lämnats en översikt över de allmänna förutsättningarna med avseende å statens järnvägars investeringsprogram för budgetåret 1947/48. Härom inhämtas följande.

I skrivelser den 5 juni samt den 21 och den 29 augusti 1946 har *järnvägs-*

styrelsen gjort framställning om de investeringsanslag för statens järnvägar, som borde anvisas för budgetåret 1947/48. De äskade beloppen uppgå till sammanlagt 139 345 000 kronor. Härjämte har styrelsen i särskild skrivelse den 31 augusti 1946 hemställt om ett anslag av 10 000 000 kronor å tilläggsstat för budgetåret 1946/47 till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet.

Över järnvägsstyrelsens framställning den 29 augusti 1946 ha utlåtanden avgivits av statens arbetsmarknadskommission den 11 oktober 1946 och av statens industrikommission den 13 november 1946.

Statens arbetsmarknadskommission har framhållit, bland annat, att enligt investeringsutredningens undersökningar (SOU 1944: 12 s. 68) den genomsnittliga årliga investeringen för statens järnvägar under tioårsperioden 1930/31—1939/40 uppgått till 48 miljoner kronor, oberäknat investeringar i nya statsbanelinjer och förvärv av enskilda järnvägar. I investeringsstaterna för budgetåren 1944/45—1946/47 hade under statens järnvägars fond uppförts investeringsanslag med respektive 154 481 300, 160 835 600 och 126 495 000 kronor, medan järnvägsstyrelsen i den remitterade framställningen för nästa budgetår föreslagit investeringsanslag med sammanlagt 137 015 000 kronor. Dessa anslagsäskanden innebure således i jämförelse med motsvarande anslag å riksstaten för innevarande budgetår en ökning med omkring 10 miljoner kronor. Denna ökning hänförde sig huvudsakligen till anslag för ändamål, som medförde verkstadsbeställningar. Det av järnvägsstyrelsen i skrivelsen den 31 augusti 1946 äskade anslaget å 10 miljoner kronor å tilläggsstat för innevarande budgetår hade även avsetts för att möjliggöra materialbeställningar för förhindrande av ett avbrott i elektrifieringsarbetena. Inom den industri, som främst skulle beröras av de förenämnda industribeställningarna, nämligen metallindustrien, hade sedan lång tid behovet av arbetskraft icke på långt när kunnat tillgodoses, och som en följd härav och av andra orsaker vore leveranstiderna inom denna industri i regel långa. Arbetsmarknadskommissionen ville därför, utan att taga ställning till frågan om angelägenheten av ifrågavarande arbeten vid statens järnvägar, framhålla att industriens produktionskapacitet borde i första hand utnyttjas för tillgodosende av de i det aktuella läget mest angelägna behoven.

Statens industrikommission har beträffande de för byggnader och anläggningar erforderliga kvantiteterna järn och stål uttalat, att dessa enligt uppgifter, som kommissionen erhållit från järnvägsstyrelsen, utgjorde tillhoppa 57 616 ton. I denna kvantitet inginge material för rälsutbyten med 25 000 ton, varav 24 000 ton torde belöpa sig på enbart räls. Då emellertid även de enskilda järnvägarnas oundgängliga behov av räls för trafiksäkerhetens upprätthållande måste tillgodoses, kunde leveransmöjligheterna i fråga om räls till statens järnvägar från Domnarfvets Jernverk, vilket vore ensam tillverkare av räls, icke beräknas högre än till 80 % av nämnda 24 000 ton eller sålunda till 19 200 ton. Beträffande järnbehovet i övrigt måste kommissionen reservera sig för den eventualiteten, att leveranserna icke kunde fullgöras i den takt, som järnvägsstyrelsen kunde komma att önska.

De arbeten, som närmast komme att belasta landets verkstadskapacitet, vore följande:

A. *Byggnader och anläggningar.*

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	kronor	2 000 000
Telefonanläggningar m. m.	»	4 435 000
Elektriska belysningsanläggningar	»	750 000
Anläggningar för elektrisk tågdrift	»	9 630 000
Verkstadsmaskiner	»	2 000 000
	kronor	18 815 000

B. *Rullande materiel* » 41 000 000

Summa kronor 59 815 000.

Av beloppet för rullande materiel utgjorde, fortsätter kommissionen, 20 000 000 kronor kostnader för arbeten, som direkt belastade järnvägsvagnsverkstäder. Enligt de senaste av kommissionen införskaffade uppgifterna om verkstädernas arbetsbeläggning vore dessa för närvarande i det närmaste fullbelagda. Huru beläggningen komme att gestalta sig vid järnvägsstyrelsens beställningstillfälle kunde ej nu bedömas, och leveransmöjligheterna vore givetvis beroende på fördelningen inom budgetperioden av de av styrelsen beställda arbetena. Enligt tidigare meddelanden från huvudleverantörerna brukade emellertid leveranserna till järnvägsstyrelsen i vanlig ordning inplaneras i dessas tillverkningsprogram. Något hinder ur kapacitets-synpunkt för ifrågavarande leveranser till järnvägsstyrelsen från verkstäderna torde sålunda, såvitt nu kunde bedömas, icke föreligga.

Vad slutligen angår möjligheten att erhålla elektrisk materiel uttalar kommissionen, att jämväl denna sammanhänge med frågan om respektive verkstaders kapacitet. Kabelfabrikerna inom landet vore för närvarande belagda med order till i genomsnitt den 1 oktober 1947, varför inhemsk kabelmateriel ej syntes kunna ställas i utsikt i full utsträckning. Emellertid hade i järnvägsstyrelsens framställning upptagits jämväl anläggningar, varöver kommissionen yttrat sig i andra sammanhang och som redan torde ha inräknats i den av kabelfabrikerna uppgivna orderstocken.

Ur de synpunkter kommissionen hade att beakta ansåge sig kommissionen, såvitt nu kunde bedömas, icke hava något att erinra mot bifall till framställningen.

Departementschefen har gjort följande allmänna uttalande.

Vid bedömandet av utvecklingen av investeringarna i statens järnvägars fond är — liksom i fråga om övriga verk — en direkt jämförelse icke möjlig beträffande anslagsbelopp och utgifter å anslagen före och efter kapitalbudgetens omläggning. Före den 1 juli 1944 stodo nämligen förutom anslagen jämväl de s. k. förnyelsefundsmedlen till förfogande för investeringsändamål, och de faktiska nyinvesteringarna motsvarade icke heller de på anslagen lyftade medlen. Jag inskränker mig därför i det följande till att ange vissa sifferuppgifter för budgetåret 1944/45 och följande budgetår. Bortsett från

förvärv av enskilda järnvägar voro reservationerna, medelsanvisningarna och medelsförbrukningen å statens järnvägars investeringsanslag i jämna tusental kronor följande.

	1944/45	1945/46	1946/47
Reservation vid budgetårets ingång ...	72 756 000	99 821 000	121 970 000
Anslag för budgetåret	125 115 000	122 950 000	128 195 000
Medelsförbrukning	97 539 000	97 232 000	

I ett verk av statens järnvägars storlek är det naturligt, att reservationer uppkomma å anvisade investeringsanslag. Reservationerna hänföra sig både till anslag för vissa särskilda företag och till anslag för en fortgående investeringsverksamhet. I sistnämnda fall äro dock — enligt vad jag erfarit — medlen i huvudsak disponerade genom beslut av järnvägsstyrelsen. I viss utsträckning föranledas reservationerna av rent bokföringsmässiga förhållanden, förskjutningar beträffande tidpunkten för vissa likvider samt svårigheten att på förhand avgöra huru stora belopp som kunna komma att förbrukas under visst budgetår. Av de förut återgivna siffrorna framgår emellertid, att ökningen av reservationerna under de senaste budgetåren väsentligen måste ha föranletts därav, att järnvägsstyrelsen icke haft möjligheter att genomföra investeringar i den omfattning anvisade anslag skulle ha medgivit. Medan den sammanlagda anslagstilldelningen under budgetåren 1944/45 och 1945/46 uppgick till omkring 125 000 000 kronor respektive 123 000 000 kronor, stannade medelsförbrukningen vid allenast omkring 97 000 000 kronor för vardera budgetåret. Såvitt nu kan bedömas torde järnvägsstyrelsens möjligheter att genomföra nya investeringar under budgetåret 1946/47 knappast bliva större än under de närmast föregående budgetåren. Huruvida detta kommer att medföra någon mera avsevärd ökning av reservationssumman är dock ovisst med hänsyn till att tidigare beställd och delvis färdigtillverkad materiel i betydande omfattning torde komma att levereras under budgetåret 1946/47, varvid slutlikvider skola erläggas. Även om materielsituationen under budgetåret 1947/48 skulle förbättras och arbetskraft i något ökad omfattning skulle kunna ställas till järnvägsstyrelsens förfogande, torde dock den härav föranledda ökningen av medelsbehovet utan svårighet kunna tillgodoses med anlåtande av reserverade medel.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden har jag ansett mig böra för nästa budgetår räkna med, att det sammanlagda behovet av nya medel för genomförande av möjliga investeringar i statens järnvägars fond skall vara lägre än den för innevarande budgetår anvisade anslagssumman. Det är emellertid uppenbart, att medelsbehovet för de särskilda anslagsändamålen kunna visa sig vara högre eller lägre beroende på reservationernas faktiska storlek i de särskilda fallen, behovet av utvidgningar och förbättringar på vissa områden, trafiksäkerhetens krav m. m. Helt nya angelägna anslagsändamål ha också tillkommit. Till de speciella anslagsfrågorna återkommer jag i det följande. I detta sammanhang torde jag få inskränka mig till några mera allmänna anmärkningar.

Å anslagen till Förlängning av mötesspår och anordnande av tredje tågväg på vissa stationer, Gångbroar och gångtunnlar, Skenfria vägkorsningar m. m., Elektriska belysningsanläggningar, Verkstadsmaskiner m. m., Radioorganisation och Kontaktledningsmateriel finnas medel (i form av reservationer och anslag) tillgängliga i sådan omfattning, att jag icke ansett erforderligt att för nästa budgetår föreslå äskande av ytterligare medel för ändamålen. I några fall — såsom i fråga om anslagen till Fortsatt anläggning av dubbelspår, Diverse åtgärder för spår förstärkning, Telefonanläggningar m. m., Anläggningar för elektrisk tågdrift och Statens järnvägars dispositionsanslag —

har jag av liknande skäl funnit mig böra förordna en nedsättning av de av järnvägsstyrelsen äskade beloppen.

Styrelsen har vidare hemställt om anslag till bland annat ett tiotal särskilt specificerade bangårds-, husbyggnads- och verkstadsföretag. Vid en av mig företagen undersökning har framgått, att ett flertal dylika företag i olika delar av landet ännu icke kunnat påbörjas. Under sådana omständigheter föreligger i och för sig skäl att begränsa styrelsens äskanden av nya anslag. Då emellertid de nya företagen torde få anses ur statens järnvägars synpunkt angelägna och möjligheterna att realisera desamma äro beroende av lokala förhållanden, har jag icke ansett mig böra på enstaka punkter föreslå nedskärningar av styrelsens äskanden. Styrelsen bör nämligen ha möjlighet att, i den mån arbetsmarknadsläget så medgiver och andra mera angelägna investeringsbehov icke föreligga, utföra ifrågavarande företag. Jag utgår emellertid därvid från att det sannolikt icke kommer att bli möjligt att före utgången av nästa budgetår genomföra alla de särskilda investeringar, vartill medel finnas anvisade eller komma att anvisas. I något fall har jag även funnit mig böra förordna, att visst arbete uppdelas på flera budgetår och att anslaget för nästa budgetår i motsvarande mån nedsättes.

Beträffande övriga av styrelsen äskade anslag får jag hänvisa till de särskilda anslagspunkterna i det följande.

Sammanfattningsvis torde jag dock redan nu få meddela, att vid bifall till mina förslag den sammanlagda anslagssumman för statens järnvägar kommer att uppgå till 101 800 000 kronor för nästa budgetår, vilket innebär en minskning med 26 395 000 kronor i jämförelse med innevarande budgetår. Då avsevärda reservationer å tidigare anvisade anslag torde komma att föreligga vid ingången av nästa budgetår, komma de medel, som vid bifall till mina förslag skulle stå till järnvägsstyrelsens förfogande under budgetåret, att betydligt överstiga den faktiska medelsförbrukningen för budgetåret 1945/46. Jag förutsätter emellertid, att den ytterligare begränsning av investeringsprogrammet, som kan bli nödvändig, skall ske i samband med prövningen av frågor om beviljande av byggnadstillstånd. Jag anser mig nämligen icke på grundval av styrelsens i hittills sedvanlig form framlagda medelsäskanden böra i vidare mån än som skett begränsa styrelsens investeringsmöjligheter för varje särskilt ändamål. Det synes böra ankomma på styrelsen att i god tid före avgivande av petita för budgetåret 1948/49 företaga en omprövning av de av styrelsen fattade besluten om dispositionen av anvisade medel för olika investeringsändamål samt att upprätta ett tidschema för genomförande av de investeringar, vartill medel redan anvisats. Vid uppgörande av petita bör vidare hänsyn tagas till möjligheten att genomföra såväl nyssnämnda investeringar som de nya investeringar, vartill begäres anvisande av ytterligare anslagsmedel.

Beträffande frågan om utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre inhämtas av statsrådsprotokollet följande (s. 68).

Järnvägsstyrelsen har anmält, att uppställningsbangården för persontågsätt vid Hagalunds övre numera vore otillräcklig för ombesörjande av stationens även vid normal trafik föreliggande arbetsuppgifter. Det hade dessutom visat sig erforderligt att till stationen överflytta vissa långgående tågsätt, för vilka utrymme icke längre funnes på uppställningsbangården vid Stockholm C. Vidare borde ur driftsekonomisk synpunkt en del tågsätt, som för närvarande uppställdes vid Sundbyberg, ävenledes överflyttas till Hagalunds övre

För beredande av utrymme för de sålunda tillkommande persontågsätten och för att i övrigt kunna på ett tillfredsställande sätt ombesörja stationens arbetsuppgifter vore, anför styrelsen, en utvidgning av spårsystemet ofrånkomlig. Kostnaden för den avsedda utvidgningen hade beräknats till 900 000 kronor.

Departementschefen har anfört, att ifrågakvarande arbeten utan svårigheter kunde utföras i etapper. Med hänsyn härtill borde en uppdelning ske så att de mest angelägna utvidgningsarbetena ägde rum nästa budgetår och de återstående arbetena under budgetåret 1948/49. Av det beräknade kostnadsbeloppet borde hälften eller 450 000 kronor anvisas för budgetåret 1947/48.

Utskottet.

Av den inledningsvis lämnade redogörelsen framgår, att järnvägsstyrelsen gjort framställning om anvisande av investeringsanslag för budgetåret 1947/48 med inemot 140 miljoner kronor mot omkring 127 miljoner för innevarande budgetår. Utskottet delar departementschefens uppfattning att med hänsyn till de under de senaste budgetåren ökade reservationerna — de uppgingo den 1 juli 1946 till omkring 122 miljoner kronor — samt till läget på arbets- och materialmarknaden en begränsning av medelsanvisningen för budgetåret 1947/48 i förhållande till järnvägsstyrelsens förslag är att förorda. Vad departementschefen härutinnan anfört — medelsanvisningen kommer vid bifall till Kungl. Maj:ts olika förslag att för budgetåret 1947/48 uppgå till inemot 102 miljoner kronor — har sålunda icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet får emellertid i förevarande sammanhang framhålla, att utskottet i det följande (punkt 58) avser att i förhållande till Kungl. Maj:ts förslag förorda vissa modifikationer med avseende å bedrivandet av elektrifieringsarbetena vid statens järnvägar under den närmaste framtiden; vad utskottet därvidlag förordar kommer emellertid icke att medföra behov av ökad medelsanvisning för nästa budgetår.

Under nu förevarande punkt har Kungl. Maj:t äskat medel, 450 000 kronor, för utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre. Utskottet tillstyrker detta Kungl. Maj:ts förslag och hemställer förty,

att riksdagen må till *Utvidgning av spårsystemet vid Hagalunds övre* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 450 000 kronor.

40:o) **Utbyggnad av håll- och lastplatsen vid Södra Sunderbyn.** Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 40, s. 68 och 69), som avser att åstadkomma bättre tågföring å bandelen Luleå—Boden genom att förlägga tågmöten till den nuvarande håll- och lastplatsen Södra Sunderbyn, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Utbyggnad av håll- och lastplatsen vid Södra Sunderbyn* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 275 000 kronor.

41:o) **Diverse bangårdsanordningar.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 41, s. 69), som åsyftar utförande av anläggningar, ägnade att rationalisera arbetet på bangårdarna samt underlätta lossning och lastning av vagnar, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Diverse bangårdsanordningar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

42:o) **Fortsatt anläggning av dubbelspår.** Kungl. Maj:t har (punkt 42, s. 69—75) föreslagit riksdagen att till Fortsatt anläggning av dubbelspår för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

Hösten 1938 framlade järnvägsstyrelsen en på längre sikt lagd plan för bedrivande av dubbelspårsbyggnader å statens järnvägars huvudlinjer. Den plan omfattade dels fortsatt dubbelspårsbyggnad å linjen Järna—Katrineholm jämte vissa andra arbeten, dels ock påbörjande av arbeten för ett successivt utbyggande av linjerna Katrineholm—Göteborg och Malmö—Norrköping—Katrineholm till genomgående dubbelspår. De för utbyggnad avsedda sträckorna omfattade sammanlagt 570 kilometer. Dubbelspårsbyggnaderna skulle utföras under en tidrymd av omkring 20 år samt beräknades vid tiden för planens framläggande draga en approximativt uppskattad kostnad av 125 miljoner kronor. Anslagsbeloppen förutsattes skola variera med konjunkturläget på sådant sätt, att arbetena till väsentlig del skulle utföras under tider med arbetslöshet.

För budgetåret 1946/47 anvisades för ifrågavarande ändamål 10 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har för budgetåret 1947/48 hemställt om anvisande av medel för fortsatt anläggning av dubbelspår. Styrelsen har därvid meddelat, att dubbelspårsarbeten för närvarande påginge å sträckorna Järna—Skebo-kvarn, Gårdsjö—Skövde och Mjölby—Tranås. Då på grund av arbetsmarknadskommissionens direktiv nyanställning av arbetare icke fått ske i stället för ur tjänsten avgångna, hade arbetsstyrkan successivt reducerats från förut medgivna 1 300 man till inemot 1 000 man. Detta vore till stor olägenhet för dubbelspårsarbetenas bedrivande i önskvärd takt. Då därtill komme att svårigheterna att erhålla för arbetenas planliga bedrivande erforderliga rälskvantiteter kvarstått under innevarande budgetår, hade till tidtabellsskiftet under hösten 1946 endast sträckorna Järna—Mölnbo och Gårdsjö—Älgårås kunnat öppnas för dubbelspårstrafik.

Utöver den 1938 framlagda planen för dubbelspårsbyggnadernas bedrivande borde enligt styrelsen programmet utökas med anordnande av dubbelspår å sträckan Alby—Änge—Bräcke på grund av den väsentligt ökade trafiken på Norrland.

För arbetenas bedrivande under nästa budgetår ansåge styrelsen — med hänsyn till vad sålunda anförts rörande eventuell utökning av dubbelspårs-

programmet och de numera gällande ökade löne- och materialkostnaderna ävensom den omständigheten, att mera materialkrävande arbeten, såsom spåröverbyggnad och elektrifiering m. m., beräknades komma till utförande under budgetåret — ett anslag av 12 000 000 kronor vara erforderligt.

Statens arbetsmarknadskommission har beträffande frågan om tillgången på arbetskraft för dubbelspårsarbeten anfört, att i nuvarande läge en ökning av arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbeten i annan mån än vad avsåge arbeten, som utfördes på vintern, icke utan särskilt starka skäl syntes böra företagas. — Järnvägsstyrelsens förslag att i programmet för dubbelspårsarbeten intaga sträckan Alby—Ånge—Bräcke hade kommissionen funnit ur arbetsmarknadssynpunkt lämpligt, enär tillgången på arbetskraft i de delar av landet, som berördes av denna järnvägssträcka, vore bättre än i södra och mellersta Sverige, ehuru någon arbetslöshet icke för närvarande föreläge i dessa trakter.

Departementschefen har anfört följande.

Vid anmälan av järnvägsstyrelsens *petita* för innevarande budgetår erinrade jag, att huvudsakligen arbetsmarknadspolitiska skäl under förkrigstiden och de första krigsåren varit avgörande för anvisandet av medel till dubbelspårsarbeten, medan under senare år i stället svårigheterna att avveckla trafiken väsentligen varit bestämmande för anvisandet av anslag för ändamålet, därvid emellertid arbetenas omfattning helt berott av tillgången på arbetskraft. För budgetåret 1945/46 hade arbetsstyrkan beräknats till cirka 1 150 man, motsvarande en arbetskostnad av 10 000 000 kronor. För innevarande budgetår ansåg jag mig med hänsyn till förhållandena på arbetsmarknaden icke böra förordna en medelansvisning som syftade till en ökning av dubbelspårsarbetena utan föreslog, att anslaget i riksstatsförslaget måtte bibehållas vid samma belopp, 10 000 000 kronor, som för näst föregående budgetår. Riksdagen gav sin anslutning härtill.

Bristen på arbetskraft för angelägna investeringsbehov har numera ytterligare skärpts, och någon nyanställning av arbetare till dubbelspårsarbeten i stället för ur tjänst avgångna har icke ansetts böra ske. Detta har medfört att arbetsstyrkan nu nedgått till under 1 000 man. Såvitt nu kan bedömas torde förhållandena på arbetsmarknaden även under den återstående delen av innevarande budgetår samt under nästa budgetår komma att lägga hinder i vägen för en utvidgning av dubbelspårsarbetena. Man torde snarast ha att räkna med att det kan befinnas lämpligt att låta arbetsstyrkan vid dubbelspårsarbetena nedgå ytterligare. Härför talar, förutom arbetsmarknadspolitiska skäl, även den omständigheten att räls för spåröverbyggnaden endast i mycket begränsad omfattning torde kunna tillhandahållas för dubbelspårsanläggningarna.

Med hänsyn till nu anförda förhållanden har jag ansett mig böra för nästa budgetår räkna med ett medelsbehov för dubbelspårsarbeten av högst 8 000 000 kronor. Då det för innevarande budgetår anvisade anslaget torde komma att motsvara förbrukningen under budgetåret, men å anslaget föreligger en reservation av över 4 000 000 kronor, torde anslaget för nästa budgetår kunna beräknas till 4 000 000 kronor. Jag förutsätter emellertid därvid, att medel för utnyttjande av de arbetstillfällen dubbelspårsbyggandet har att erbjuda för sysselsättande av arbetskraft, som i ett förändrat arbetsmarknadsläge kan bli friställd, skall komma att ställas till förfogande i annan ordning.

Dubbelspårsarbetena ha, såsom förut framhållits, under senare år väsentligen varit motiverade av svårigheterna att på vissa linjesträckor avveckla trafiken. Med den knapphet på arbetskraft, som alltjämt är rådande, synes det tills vidare böra fasthållas, att arbetena icke böra utvidgas till nya sträckor utan att starka trafiktekniska skäl kunna åberopas härför. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit har emellertid norrlandstrafiken numera väsentligt ökats, vilket haft till följd att särskilt linjedelen Ånge—Bräcke blivit synnerligen hårt belastad. Jag anser mig därför icke böra rikta erinran mot att järnvägsstyrelsen, om förhållandena på arbetsmarknaden så medgiva, igångsätter förberedande arbeten för åstadkommande av dubbelspår jämväl på sträckan Alby—Ånge—Bräcke, vilket arbete redan nu ingår i investeringsreserven av dubbelspårsarbeten. Dessa förberedelsearbeten synas böra så bedrivas, att ett framtida ianspråktagande av detta arbetsobjekt för sysselsättande av friställd arbetskraft underlättas.

Järnvägsstyrelsen har till fortsatta dubbelspårsanläggningar äskat 12 miljoner kronor. Departementschefen har emellertid av arbetsmarknadspolitiska skäl och med hänsyn till bristen på räls räknat med en medelsförbrukning under nästa budgetår av allenast 8 miljoner kronor och har, då en reservation å 4 miljoner kronor beräknas föreligga den 1 juli 1947, förordat anvisande av 4 miljoner kronor. Utskottet tillstyrker detta förslag men förutsätter därvid i likhet med departementschefen, att, därest i ett förändrat arbetsmarknadsläge arbetskraft kan friställas för dubbelspårsbyggandet, medel för utnyttjande av denna arbetskraft skall komma att ställas till förfogande i annan ordning.

Mot förslaget att förberedande arbeten för åstadkommande av dubbelspår å linjen Alby—Ånge—Bräcke igångsättas om läget på arbetsmarknaden det medgiver har utskottet intet att erinra.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Fortsatt anläggning av dubbelspår* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

43:o) **Rälsutbyten m. m.** Kungl. Maj:t har (punkt 43, s. 75) föreslagit riksdagen att till Rälsutbyten m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.

För innevarande budgetår har för ifrågavarande ändamål anvisats ett anslag av 12 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har framhållit, att de senaste årens starka trafik förantlett stor förslitning av spåröverbyggnaden. En utökning av det normala arbetsprogrammet vore därför ofrånkomligt under några år framåt. Å de förstatligade järnvägslinjerna erfordrades alltjämt spår förstärkningsarbeten i stor utsträckning. Styrelsen ansåge därför erforderligt, att ett anslag av 12 000 000 kronor anvisades även för nästa budgetår till nu ifrågavarande ändamål.

Departementschefen har anfört följande.

För att tillgodose de ökade kraven på statens järnvägar beträffande driftsäkerhet, tåghastighet, tyngre rullande materiel samt vagnarnas jämna gång erfordras omfattande utbyten av lättare spårmateriel mot tyngre. En dylik standardhöjning synes särskilt påkallad beträffande stora delar av de med statsbanenätet införlivade enskilda järnvägarna. Härtill kommer att den av krigsårens högtrafik föranledda ökade förslitningen av rälsen nödvändiggör en i snabbare takt bedriven förnyelse av denna.

Nämnda förhållanden göra det angeläget, att arbetena med rälsutbyten under nästa budgetår bedrivs i den omfattning järnvägsstyrelsen föreslagit. Rälsåtgången kan beräknas motsvara de av industrikommissionen angivna leveransmöjligheterna från järnindustrien. På grund härav kommer det vid bifall till nämnda förslag att bli nödvändigt, att i motsvarande mån inskränka på andra rälskrävande anläggningsarbeten, främst dubbelspårsarbeten och banelektrifieringar. Jag har emellertid vid en prövning av de olika investeringarnas inbördes angelägenhetsgrad stannat för att tillstyrka hela den till rälsutbyten m. m. äskade medelsanvisningen.

Utskottet.

Utskottet delar departementschefen uppfattning om nödvändigheten att i första hand utnyttja förefintliga rälsstillgångar för här avsedda rälsutbyten. Utskottet tillstyrker alltså Kungl. Maj:ts förslag under förevarande punkt och hemställer,

att riksdagen må till *Rälsutbyten m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 12 000 000 kronor.

44:o) **Diverse åtgärder för spårförstärkning.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 44, s. 76), vilket avser anvisande av medel för ett fortsättande av ett av järnvägsstyrelsen år 1938 framlagt program rörande spårförstärknings- och kompletteringsarbeten för att möjliggöra användningen av snabbare loktyp, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Diverse åtgärder för spårförstärkning* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

45:o) **Broar m. m.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 45, s. 76 och 77) och under erinran, att för innevarande budgetår 2 000 000 kronor anvisats för ifrågavarande ändamål, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Broar m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

46:o) **Nytt stationshus i Strängnäs.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 46, s. 77 och 78) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Nytt stationshus i Strängnäs* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 175 000 kronor.

47:o) **Ombyggnad av stationshuset vid Trelleborg C.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 47, s. 78) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ombyggnad av stationshuset vid Trelleborg C* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

48:o) **Om- och tillbyggnad av godsmagasinet i Västerås.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 48, s. 78 och 79) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Om- och tillbyggnad av godsmagasinet i Västerås* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

49:o) **Nytt överliggningshus i Ånge.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 49, s. 79) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Nytt överliggningshus i Ånge* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

50:o) **Nya bostadshus.** Kungl. Maj:t har (punkt 50, s. 79 och 80) föreslagit riksdagen att till Nya bostadshus för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 1 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har erinrat hurusom styrelsen i sin skrivelse med anslagsäskanden till 1946 års riksdag framhållit, att det vore motiverat att statens järnvägar i begränsad omfattning uppförde nya, för järnvägspersonalen avsedda bostadshus å vissa platser med sådana speciella förhållanden, att möjlighet för personalen att på annat sätt skaffa sig bostäder icke funnes eller inom rimlig tid kunde beräknas uppkomma. Behov av nya bostäder av ifrågavarande art vore enligt styrelsen alltjämt för handen. Erforderligt vore därför, att jämväl för nästa budgetår till förevarande ändamål anvisades ett anslag av 1 000 000 kronor.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

Utskottet.

att riksdagen må till *Nya bostadshus* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

51:o) **Utvidgning av enrumslägenheter.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 51, s. 80), vilket innebär anvisande för nästa budgetår av anslag till samma belopp som för innevarande budgetår, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Utvidgning av enrumslägenheter* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

52:o) **Modernisering av bostadslägenheter.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 52, s. 81), som innebär medelsanvisning med oförändrat belopp för nästa budgetår till förevarande ändamål, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Modernisering av bostadslägenheter* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

53:o) **Utlämnande av egnahemslån.** Kungl. Maj:t har (punkt 53, s. 81—88) föreslagit riksdagen att till Utlämnande av egnahemslån för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

Med bifall till Kungl. Maj:ts därom i statsverkspropositionen (utgifter för kapitalökning, bil. 1, punkten 39) framlagda förslag i ämnet medgav 1920 års riksdag bland annat, *dels* att tomter finge av statens järnvägar med tomt-rätt upplåtas från ett statens järnvägar tillhörigt, för egnahemsbyggnader avsett område vid Notviken i Luleå, *dels ock* att till vid statens järnvägar fast anställd person, åt vilken tomt upplåtes, finge i överensstämmelse med vissa grunder utlämnas lån för uppförande av egnahemsbyggnad. Enahanda medgivande har sedermera jämväl lämnats beträffande ett för järnvägspersonal avsett egnahemsområde vid Ulriksdal. För utlämnande av dylika lån har järnvägsstyrelsen jämlikt beslut av 1920 och 1925 års riksdagar erhållit bemyndigande att av förlagsmedel disponera ett sammanlagt belopp av 1 200 000 kronor. I fråga om lånebeloppens storlek har föreskrivits, att lån får beviljas med högst nio tiondelar av den av järnvägsstyrelsen fastställda byggnadskostnaden eller värdet av redan uppförd byggnad, med iakttagande av att i intetdera fallet värde över 20 000 kronor får tagas i beräkning vid bestämmande av lånets storlek. Lånen skola i regel amorteras på 30 år. Å lånen utgår för närvarande ränta efter en räntefot av 3,6 procent

Den sålunda öppnade möjligheten till uppförande av egna hem har beträffande Ulriksdal utnyttjats i så stor utsträckning, att praktiskt taget hela det för ändamålet indelade området, omfattande ett 80-tal tomter, tagits i anspråk för bebyggelse. Vad däremot gäller Notviken ha endast 13 tomter upplåtits och bebyggt. Efter år 1931 har något egnahemsbyggande inom det härför avsedda området icke förekommit, ehuru ytterligare ett 30-tal tomter finnas disponibla.

Järnvägsstyrelsen har framlagt förslag om vissa åtgärder för att ytterligare utveckla egnahemsverksamheten vid Notviken. Styrelsen meddelar, att från personalhåll gjorts gällande, att ett större intresse för egnahemsbyggandet vid Notviken skulle vara att påräkna, därest tomterna kunde upplåtas med äganderätt i stället för med tomträtt. I samband därmed hade flertalet av de nuvarande tomträttsinnehavarna inkommit med framställning om friköp av disponerade egnahemstomter, under förutsättning att rimliga villkor kunde erhållas. I fråga om möjligheten att under nu rådande förhållanden uppföra nya egnahemsbyggnader hade för saken intresserade personalrepresentanter vidare framhållit svårigheten att finansiera ett egnahemsbygge med ett till 18 000 kronor maximerat lånebelopp, samt föreslagit den ändringen av hittills gällande bestämmelser, att vid bestämmande av lånebelopps storlek ett högsta byggnadsvärde av 40 000 kronor finge tagas i beräkning. Därjämte hade uttalats önskvärdheten av att tiden för lånebeloppets återbetalning måtte, där så av låntagaren begärdes, få utsträckas till 40 år. Slutligen hade föreslagits en sänkning av nu gällande räntesats till 3 %.

Järnvägsstyrelsen har förklarat sig beredd att, i den mån så lämpligen kunde ske, understödja de åtgärder, som kunde förväntas befrämja ett fortsatt egnahemsbyggande vid Notviken. Vad först gällde frågan om dispositionsrätten till egnahemstomterna ville styrelsen framhålla, att begränsningen av markupplåtelsen till enbart tomträtt närmast förestavats av önskemålet att kunna bibehålla egnahemsområdet för bostäder åt järnvägspersonal. Med hänsyn till att ett medgivande till friköp av tomterna kunde befaras komma att motverka detta syfte, ansåge sig styrelsen för närvarande icke kunna föreslå en ändring av hittills gällande grunder i detta hänseende.

Vad anginge frågan om höjning av det maximivärde, varå lånebelopp må beräknas, förordade styrelsen en höjning, som anslöte sig till vad som i detta hänseende tillämpats beträffande den statliga egnahemsverksamheten, där en höjning av maximivärdet å bostadsegnahem under motsvarande tid skett med 50 %. Det högsta byggnadsvärde, varå lånebelopp finge beräknas, borde sålunda i fråga om nya egnahemslån fastställas till 30 000 kronor.

I fråga om amorteringstidens längd har styrelsen icke funnit anledning föreslå ändring av gällande grunder.

Beträffande frågan om sänkning av räntesatsen å utlämnade lån har styrelsen erinrat om att jämlikt Kungl. Maj:ts beslut den 19 juni 1942 skall för här ifrågavarande lån tillämpas det procenttal, efter vilket motsvarande bostadslån ur statens egnahemsfond förräntas. Styrelsen funne därför icke anledning att i detta avseende föreslå någon ändring, med mindre ändring av procentalet för sistnämnda lån komme i fråga.

Styrelsen har slutligen meddelat, att det belopp av sammanlagt 1 200 000 kronor, som styrelsen ägde disponera för utlämnande av egnahemslån vid Notviken och Ulriksdal, numera tagits helt i anspråk, samt att det nu kvarstående lånebeloppet efter verkställda amorteringar uppginge till omkring 700 000 kronor. Med hänsyn till angelägenheten av att ett fortsatt egnahemsbyggande vid Notviken befrämjades, borde enligt styrelsens mening ytter-

ligare 300 000 kronor få disponeras för egnahemslån. Beloppet borde ställas till styrelsens förfogande såsom särskilt investeringsanslag.

Representanter för egnahemsägarna inom statens järnvägars egnahemsområde vid Notviken ha ingivit en skrift i ärendet.

Över järnvägsstyrelsens framställning samt personalrepresentanternas skrivelse ha utlåtanden avgivits av *statskontoret, riksräkenskapsverket, egnahemsstyrelsen* och *statens byggnadslånebyrå*.

I enlighet med vad byggnadslånebyrån i sitt utlåtande föreslagit har järnvägsstyrelsen härefter hemställt, att det högsta byggnadsvärde, som finge tagas i beräkning, måtte bestämmas till 25 000 kronor vid uppförande av byggnad med endast en bostadslägenhet och till 40 000 kronor vid uppförande av tvåfamiljshus.

Departementschefen har anfört bland annat följande.

Innan jag ingår på en närmare behandling av de i ärendet föreliggande särskilda spörsmålen beträffande den av järnvägsstyrelsen bedrivna låneverksamheten torde jag få erinra därom, att möjligheter redan nu torde föreligga för ifrågavarande egnahemsbyggare att tillgodose sitt behov av låne-medel genom den allmänna statliga låneverksamheten för främjande av bostadsproduktionen. Med hänsyn härtill kan det ifrågasättas huruvida behov föreligger av en särskild låneverksamhet från järnvägsstyrelsens sida. På de av järnvägsstyrelsen och statens byggnadslånebyrå anförda skälen anser jag mig emellertid böra förorda att denna verksamhet tills vidare fortsättes. Jag förutsätter emellertid, att Kungl. Maj:t skall vara oförhindrad att framdeles meddela nya direktiv för verksamheten i anslutning till de beslut som kunna komma att fattas i anledning av bostadssociala utredningens förslag om statsbidrag och långivning för egnahemsproduktionen samt att i förekommande fall besluta om överflyttning av järnvägsstyrelsens verksamhet till andra organ.

Oberoende av den omläggning som sålunda kan komma att ske böra emellertid vissa ändringar vidtagas i nu gällande grunder för järnvägsstyrelsens låneverksamhet i syfte att göra denna mera effektiv. Jag vill sålunda i anslutning till byggnadslånebyråns av järnvägsstyrelsen biträdda förslag förorda, att vid utlämnande av nya egnahemslån till järnvägspersonal vid Notviken det högsta byggnadsvärde som vid fastställande av lånebeloppets storlek må tagas i beräkning bestämmas till 25 000 kronor vid uppförande av enfamiljshus och till 40 000 kronor vid uppförande av tvåfamiljshus. Räntefotens höjd synes böra bestämmas först sedan frågan om räntan på de statliga lånen från egnahemslånefonden senare under riksdagen vunnit sin lösning. Det bör ankomma på Kungl. Maj:t att meddela närmare föreskrifter härom. De önskemål som framförts om en förlängning i vissa fall av amorteringstiden för egnahemslånen synas i viss utsträckning kunna tillgodoses genom lämpliga jämkningar i amorteringsplanerna. Med hänsyn härtill anser jag mig icke böra tillstyrka att amorteringstiden utsträcker över 30 år.

Vad angår frågan om dispositionsrätten till tomtmarken framgår av utredningen i ärendet, att några nämnvärda olägenheter knappast kunna anses vara förbundna med nuvarande system, enligt vilket upplåtelser ske med tomträtt. För att även för framtiden bevara egnahemsområdet för avsett ändamål bör — bland annat med hänsyn till den utveckling på bostadsmarknaden i Luleå, som kan bli en följd av utbyggnaden av Norrbottens järnverk — friköp av tomter icke medgivas. Byggnadslånebyråns förslag att tomtarna skulle överlåtas med äganderätt under förbehåll om återköpsrätt

tillgodoser visserligen samma syfte som tomträttssystemet. Då emellertid de lånesökandes möjligheter att erhålla lån på den allmänna kreditmarknaden icke torde bliva nämnvärt förbättrade genom en övergång till sistnämnda system, finner jag mig icke böra tillstyrka att så sker.

Med hänsyn till den rådande stora bristen på bostäder, icke minst för statens järnvägars personal, och då ökat intresse för egnahemsbyggnadsverksamheten i Notviken på senare tid förmärkts, bör det av järnvägsstyrelsen för utlämnande av egnahemslån äskade beloppet av 300 000 kronor nu anvisas. Förvaltningen av lånen torde böra omhänderhavas av styrelsen i enlighet med nyss angivna riktlinjer. De amorteringar, som verkställas å lånen, torde böra tillgodoföras den i investeringsstaten för statens järnvägars fond uppförda inkomsttiteln Övriga kapitalmedel.

Kungl. Maj:ts förslag om anvisande av ett särskilt investeringsanslag å 300 000 kronor för ifrågavarande ändamål tillstyrkes av utskottet. Vad departementschefen förordat i fråga om rätt för Kungl. Maj:t att framdeles meddela nya direktiv för låneverksamheten, om beräkandet av det högsta byggnadsvärde som vid fastställande av lånebeloppens storlek må tagas i beräkning samt om räntefotens höjd har icke givit utskottet anledning till erinran.

Utskottet.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Utlämnande av egnahemslån* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

54:o) **Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.** Kungl. Maj:t har (punkt 54, s. 88 och 89) föreslagit riksdagen att till Växel- och signalsäkerhetsanläggningar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

Till förevarande ändamål har å gällande riksstat uppförts ett anslag av 4 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har framhållit, att till växel- och signalsäkerhetsanläggningar för innevarande budgetår anvisats en summa, som avsevärt överstege de anslag, vilka tidigare anvisats för ändamålet. Detta högre anslag hade ansetts behöfligt, enär det förväntats bliva möjligt att under innevarande budgetår utföra anläggningar i större omfattning än tidigare varit fallet, varigenom en vid budgetårets ingång förekommande eftersläpning i arbetsprogrammet kunde beräknats bliva inhämtad. Tillgången på arbetskraft och material hade emellertid blivit mindre än väntat, varigenom ett visst överskott å anslaget för innevarande budgetår torde komma att uppstå. Av denna anledning hade styrelsen beräknat, att för nästa budgetår ett till 2 000 000 kronor sänkt anslag skulle bliva tillräckligt.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag.

Utskottet. I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Växel- och signalsäkerhetsanläggningar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

55:o) **Telefonanläggningar m. m.** Kungl. Maj:t har (punkt 55, s. 89—93) föreslagit riksdagen att till *Telefonanläggningar m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 600 000 kronor.

Förevarande anslag är å gällande riksstat uppfört med 3 960 000 kronor. Dessutom har ett särskilt anslag å 1 100 000 kronor för innevarande budgetår anvisats till telefonkabel å bandelen Köping—Frövi.

För budgetåret 1947/48 har *järnvägsstyrelsen* hemställt om anvisande av tillhoppa 4 435 000 kronor under förevarande rubrik.

Departementschefen har funnit en begränsning av styrelsens anslagsäskanden för nästa budgetår böra ske. Efter överläggningar med styrelsen har departementschefen funnit sig böra förorda, att anslaget för nästa budgetår bestämmes till 3 600 000 kronor, vilket innebär en minskning med 835 000 kronor i förhållande till järnvägsstyrelsens äskanden.

Utskottet. Departementschefens beräkning av anslaget till telefonanläggningar m. m. för nästa budgetår har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Telefonanläggningar m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 600 000 kronor.

56:o) **Anläggningar för elektrisk tågdrift.** Kungl. Maj:t har (punkt 56, s. 93—98) föreslagit riksdagen att till *Anläggningar för elektrisk tågdrift* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 6 510 000 kronor.

Till *Anläggningar för elektrisk tågdrift* ha för budgetåret 1945/46 8 235 000 kronor ställts till järnvägsstyrelsens förfogande, därav från statens järnvägars dispositionsanslag ett belopp av 1 100 000 kronor avseende ersättningsanskaffning och förnyelse av dylika anläggningar. För innevarande budgetår ha för här ifrågavarande ändamål anvisats sammanlagt 6 265 000 kronor, varav 500 000 kronor avse utvidgning av Frövi omformarstation i samband med elektrifieringen av bandelen Köping—Frövi.

Järnvägsstyrelsen har erinrat, att den i jämförelse med budgetåret 1945/46 relativt låga medelsanvisningen för innevarande budgetår föranletts av verkstadskonflikten år 1945. För nästa budgetår, då vissa eftersläpningar i arbetsprogrammet kunde förväntas bli inhämtade, vore ett till 9 630 000 kro-

nor höjt anslag erforderligt. Därav avsåge 5 650 000 kronor omformarstationer och övriga anläggningar för elektrisk kraftförsörjning samt 320 000 kronor sex ställverksvagnar. Styrelsen hemställde vidare, att å driftbudgeten måtte anvisas ett anslag av 2 180 000 kronor till avskrivning å viss del av den sålunda begärda investeringen.

Departementschefen har framhållit att vissa omformarstationer av försvarstekniska skäl ansetts böra insprängas i berg, varigenom merkostnader uppkommit å tillhoppa 2 800 000 kronor, men att, då anläggningarna i viss mån vore nyttiga för den normala driften, de ansetts icke böra i sin helhet utan allenast intill ett belopp av 1 860 000 kronor omedelbart avskrivas. Medel för insprängningsarbetena borde emellertid äskas under rubriken Försvarsberedskap. Vad angår de sex ställverksvagnarna har departementschefen ansett sig för närvarande icke böra tillstyrka styrelsens förslag.

I övrigt har departementschefen icke funnit anledning till erinran mot järnvägsstyrelsens förslag, vilket innebär, att förevarande anslag för nästa budgetår skulle anvisas med 6 510 000 kronor.

Utskottet har icke funnit anledning till erinran mot departementschefens beräkning av medelsbehovet för nästa budgetår under förevarande anslag. Till frågan om merkostnaderna för insprängning av vissa omformarstationer i berg återkommer utskottet i det följande (punkt 65).

Utskottet.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Anläggningar för elektrisk tågdrift* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 6 510 000 kronor.

57:o) **Omläggning av kraftförsörjningssystemet vid malmbanans södra del.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 57, s. 98 och 99), vilket avser anvisande av medel till fortsättande av arbetet med den av 1946 års höstriksdag beslutade omläggningen av matningen av malmbanans södra del till det för de övriga elektrifierade statsbanorna tillämpade systemet, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Omläggning av kraftförsörjningssystemet vid malmbanans södra del* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 030 000 kronor.

58:o) **Elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla.** Kungl. Maj:t har (punkt 58, s. 103—106) föreslagit riksdagen att till Elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 630 000 kronor.

I samband med anmälan av behovet av investeringsanslag för elektrifiering har chefen för kommunikationsdepartementet lämnat en redogörelse för ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag om *fortsatt elektrifiering av statsbanenätet*. Härom inhämtas följande (s. 99—103).

Vid utgången av år 1945 hade de elektrifierade linjerna vid statens järnvägar uppnått en banlängd av 4 666 kilometer, motsvarande ca 39 % av hela statsbanenätet. Elektrodriften har med hänsyn till egenskapen att bäst komma till sin rätt på de mest trafikbelagda linjerna i allmänhet införts på sådana. Detta framgår av det förhållandet, att under år 1945 icke mindre än 84 % av trafikarbetet, mätt i bruttotonkilometer, avvecklades i elektrisk drift, medan återstoden, 16 %, huvudsakligen ombesörjdes i ång- och rälsbussdrift.

Beslut om införande av elektrodrift vid de svenska statsbanorna i viss ytterligare omfattning föreligger redan. Sålunda beslöt 1944 års riksdag med bifall till propositionen nr 279, att linjen Stockholm—Tillberga—Köping skulle elektrifieras, och härför erforderliga anslag ha numera anvisats. Vidare beslöt 1945 års riksdag med bifall till propositionen nr 108, att elektrifieringen av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skulle påbörjas efter fullbordandet av då pågående elektrifieringsarbeten, samt uttalade samtidigt, att en elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad jämte linjen Smedberg—Lysekil av byggnadstekniska och drifttekniska skäl borde utföras i direkt anslutning till elektrifieringen av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla. För påbörjande av elektrifieringen av nämnda linjer har 1946 års riksdag anvisat anslag för innevarande budgetår. Efter färdigställande av dessa linjer för elektrisk drift kommer längden av det elektrifierade bannätet vid statens järnvägar att öka till 5 070 kilometer, motsvarande 42 % av det nuvarande statsbanenätet. Elektrodriftens andel i det totala trafikarbetet kan därmed väntas bliva stegrat från 84 till 85 %.

I skrivelse den 31 augusti 1946 har järnvägsstyrelsen framlagt förslag om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet.

Styrelsen har därvid närmare behandlat de företagsekonomiska betingelserna för en fortsatt banelektrifiering samt har framlagt program för en sådan. Programmet omfattar följande bandelar, uppgående till sammanlagt ca 1 250 bankilometer, därvid styrelsen räknat med att de olika i programmet förekommande bandelarna skulle elektrifieras huvudsakligen i den ordning, i vilken de upptagits.

	Ban- kilometer
Gävle—Söderhamn—Kilafors	117
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar	187
Söderhamn—Sundsvall	149
Ludvika—Tillberga—Sala	140
Sundsvall—Härnösand	68

	Ban- kilometer
Hässleholm—Kristianstad	30
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	90
Härnösand—Långele	115
Borås—Alvesta	149
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö.	63
Ljusdal—Hudiksvall	61
Vännäs—Umeå—Holmsund	46
Mellansel—Örnsköldsvik	29
Summa	1 244

Kapitalbehovet för genomförande av detta program har styrelsen beräknat till i runt tal 165 miljoner kronor, varav ca 52 miljoner belöpa på ändring av bana och broar. Behovet av järn har uppskattats till 28 000 ton för den egentliga elektrifieringen, vartill komma ca 44 000 ton för bl. a. rälsutbyten.

Beträffande utbyggnadstakten och anslagsbehovet har styrelsen anfört, att programmet borde genomföras med all den snabhet, som förhållandena tillåte. Det vore ett önskemål från styrelsens sida, att programmet kunde genomföras åtminstone inom loppet av en femårsperiod. Skulle det å andra sidan bli så att materialsvårigheterna och den bristande tillgången på arbetskraft bleve bestående under längre tid och framtvingade en sänkning av arbetstakten, syntes det styrelsen icke möjligt att stanna vid ett lägre produktionsminimum än 125 kilometer bana per år, varvid det föreslagna programmet skulle kunna genomföras inom loppet av en tioårsperiod. Ett årligt anslag av 33 miljoner kronor under en femårsperiod eller 16 å 17 miljoner kronor under en tioårsperiod skulle under sådana förhållanden och vid nuvarande prisläge vara tillräckligt.

Sådana förhållandena nu vore, har styrelsen vidare yttrat, måste i varje fall med skärpa framhållas vikten av att vissa materielbeställningar snarast inordnades i industriens leveransprogram, enär det i annat fall måste förutses ett avbrott i elektrifieringsarbetet, då de nu pågående arbetena avslutades. För fullföljande av sådana beställningar, vid vilka betydande förskottlikvider utginge, men också för vissa förberedande arbeten borde å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår anvisas ett belopp av 10 miljoner kronor. Härom har styrelsen gjort hemställan.

Styrelsen har till slut uttalat, att elektrifieringsprogrammet kunde beräknas medföra en vinst motsvarande en förräntning av 6 % av »den egentliga elektrifieringskostnaden». Vågade man ej räkna med att trafiken skulle stiga utöver 1938 års värde och att sålunda ökade inkomster icke skulle stå till förfogande för förräntning av det kapital, som erfordrades för banans upprustning och ej inräknats i »den egentliga elektrifieringskostnaden», nedginge förräntningssiffran för hela programmet från 6 till 3,5 %. Enär även sistnämnda siffra vore tillfredsställande, måste programmet som helhet betraktat anses väl försvarligt ur företagekonomisk synpunkt.

Departementschefen har anfört följande.

De hittills genomförda banelektrifieringarna vid statens järnvägar ha utförts å de trafikstarkare linjerna. Detta framgår bland annat därav, att ca 84 % av trafikarbetet år 1945 fullgjorts på elektrifierade linjer, medan allenast ca 39 % av hela statsbanenätet vid slutet av nämnda år varit elektrifierat. Vid förhandsbedömandet av dessa banelektrifieringars ekonomiska berättigande ha jämförelsevis enkla kalkyleringsmetoder använts. Det har sedan visat sig, att resultatet av banelektrifieringarna blivit bättre än beräknat. Då man nu står inför frågan om den elektriska drifterns utsträckande till trafiksvagare bandelar, anmäler sig behovet av noggrannare kalkyler rörande elektrifieringarnas räntabilitet. Järnvägsstyrelsen har också i den förut omnämnda skrivelsen verkställt en närmare analys av de företagsekonomiska betingelserna för en fortsatt banelektrifiering. Denna analys synes visa att den elektriska driften kan vara ekonomiskt fördelaktig även vid lägre trafikintensitet än man tidigare antagit. Det är emellertid tydligt att den elektriska driften icke kan utsträckas till banor med allför liten trafik och att man så småningom når en gräns, där även de allmänna fördelarna av en övergång till elektrisk bandrift icke bli så stora att elektrifiering framstår såsom ekonomiskt försvarlig.

Såsom järnvägsstyrelsen framhållit är det önskvärt, att den fortsatta elektrifieringen genomföres i ett sammanhang och under en relativt kort tidrymd. Det lärer sålunda icke vara lämpligt att bedriva elektrifieringsarbetet i lägre takt än som motsvarar ungefär 125 kilometer bana per år, och det är måhända önskvärt, att arbetstakten hålles betydligt högre. Kostnaderna för genomförandet av det av styrelsen framlagda programmet skulle uppgå till i runt tal 165 miljoner kronor och sålunda innebära en förhållandevis betydande kapitalinvestering, som styrelsen med stöd av sina kalkyler anser skola giva en förräntning av mellan 3,5 och 6 procent. En sådan förräntning får visserligen anses tillfredsställande och skulle i och för sig göra elektrifieringen ekonomiskt motiverad. Emellertid får detta icke ensamt bliva avgörande för frågans bedömande i nuvarande läge, då många än mera räntabla investeringsprojekt måste skrinläggas eller begränsas på grund av knapphet på material och arbetskraft.

Vad särskilt materielförsörjningen beträffar vill jag erinra om att räls — som erfordras för banförstärkningsarbeten å linjer, som skola elektrifieras — icke torde kunna framskaffas i tillräckliga mängder förrän efter en ytterligare utvidgning av den svenska järnindustrien. Då tillgängliga rälskvantiteter i första hand erfordras för rälsutbyten och i andra band för spåröverbyggnaden å de redan terrasserade dubbelspårsträckorna på västra stambanan, torde här föreligga ett mycket väsentligt hinder för ett omedelbart fortsättande av elektrifieringsarbetet. Vid anmälan tidigare i dag av telegrafstyrelsens äskanden om anslag till riks- och landskablarn har jag redogjort för den bristande kapaciteten hos de svenska kabelverken. Med hänsyn till de krav som banelektrifieringen ställer i fråga om kabelläggning är det även ur denna synpunkt önskvärt med ett anstånd i banelektrifieringsarbetena. Slutligen ställa dessa arbeten även stora anspråk på den elektriska industrien, vilken sedan lång tid tillbaka är överbelagd med beställningar och arbetar med långa leveranstider. Det må i detta sammanhang omnämnas, att jag senare i dag ämnar förorda mycket betydande investeringar för statens vattenfallsverk, avseende såväl kraftverks- som kraftledningsbyggen, samt att bland de senare särskilt märkes en ny 350 kV stamlinje Harsprånget—Midskog—Hallsberg, vilken bör utföras under de närmaste åren och beräknats kosta 71 miljoner kronor.

Mot ett avbrott i banelektrifieringsarbetet talar — förutom det förhållandet att de landsdelar, som anse sig stå närmast i tur att erhålla elektrisk tågdrift, skulle få vänta på denna efterlängta kommunikationsförbättring — att elektrifieringen av arbetstekniska skäl om möjligt bör fortgå kontinuerligt. Det har sålunda framhållits, att svårigheter skulle kunna uppstå att sysselsätta statens järnvägars elektrifieringsorganisation. Enligt vad jag inhämtat är emellertid för närvarande endast en del av denna organisation sysselsatt med nyelektrifieringsarbeten. En betydande del av organisationens arbete avser löpande underhåll av de redan elektrifierade linjerna, och dessa underhållsarbeten kunna väntas komma att öka under de närmaste åren. Frågan om sysselsättningen av elektrifieringsarbetarna torde även på annat sätt kunna lösas inom statens järnvägar. Jag vill i detta sammanhang även framhålla, att ett stort behov av arbetare med specialkunskaper från elektrifieringsarbete erfordras för vattenfallsstyrelsens stamlinjebyggen. Om statens järnvägar skulle kunna avvara viss del av elektrifieringspersonalen, torde det böra övervägas, huruvida icke sådan personal lämpligen bör överflyttas till vattenfallsstyrelsen under den tid de stora stamlinjebyggena pågå.

Vid överbägande av de olika omständigheter, som inverka på bedömandet av frågan om tidpunkten för fullföljande av statsbanenäts elektrifiering, har jag ansett mig böra stanna för att förorda ett uppskov härmed i avbidan på att materielsituationen och läget på arbetsmarknaden bli gynnsammare än nu är fallet. Jag har därför icke ansett mig böra nu ingå på en närmare prövning av det program för den fortsatta elektrifieringen, vilket framlagts av järnvägsstyrelsen.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Mannerskantz m. fl.* (I: 127) och den andra inom andra kammaren av herr *Stattin m. fl.* (II: 223), har hemställts, att riksdagen ej mindre i princip måtte fatta beslut om fastställande av järnvägsstyrelsens i skrivelse till Kungl. Maj:t av den 31 augusti 1946 angivna elektrifieringsprogram, att utföras i den takt, som möjliggöres av den framtida tillgången på arbetskraft och materiel, än även, sedan närmare uppgift till ledning därför inforrats från järnvägsstyrelsen, måtte anvisa lämpligt investeringsanslag för budgetåret 1947/48 till fortsatt elektrifiering av statsbanenätet, varvid möjligheterna till motsvarande besparingar å andra punkter enligt vad ovan antytts borde tillvaratagas.

Rörande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden hänvisas till motionen I: 127.

Beträffande *elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla* inhämtas av statsrådsprotokollet följande (s. 103—106).

Med bifall till Kungl. Maj:ts proposition nr 108 beslöt 1945 års riksdag (skrivelse nr 207), att elektrifieringen av järnvägslinjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga skulle påbörjas efter fullbordandet av då pågående elektrifieringsarbeten vid statens järnvägar.

I enlighet med av Kungl. Maj:t i 1946 års statsverksproposition (kapitalbudgeten, bilaga 5, punkterna 71 och 72) gjorda framställningar anvisade 1946 års riksdag dels ett belopp av 10 500 000 kronor för påbörjande av elek-

trifieringen av såväl den förstnämnda linjen som av bandelen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil, dels ock ett belopp av 2 000 000 kronor för elektrifiering av linjen Lund—Landskrona—Billeberga. Vidare anvisades till nyanskaffning av elektrolok ett belopp av 6 575 000 kronor, varin gick en summa av 3 600 000 kronor, utgörande omkring tredjedelen av den beräknade anskaffningskostnaden för elektrolok, behövliga för linjerna Varberg—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga.

I allt beräknas elektrifieringskostnaderna uppgå för linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla till 28 030 000 kronor, varav för lok 8 400 000 kronor, samt för linjen Lund—Landskrona—Billeberga till 6 030 000 kronor, varav för lok 1 840 000 kronor. Med bortseende från anskaffningskostnaderna för elektrolok och under beaktande av, att i det för innevarande budgetår anvisade anslaget å 10 500 000 kronor ingick ett belopp av 500 000 kronor för påbörjandet av elektrifieringen av bandelen Uddevalla—Strömstad med bilinjen Smedberg—Lysekil, erfordras alltså ytterligare anslag för elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla med 9 630 000 kronor och för linjen Lund—Landskrona—Billeberga med 2 190 000 kronor. Behovet av ytterligare anslag för elektrolok för dessa linjer redovisas under annan rubrik.

I sin skrivelse den 29 augusti 1946 har *järnvägsstyrelsen* äskat medel för nästa budgetår till fortsatt elektrifiering av ifrågavarande järnvägslinjer.

Därvid har styrelsen, i enlighet med det nyss anförda, beräknat medelsbehovet för linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla till 9 630 000 kronor och för linjen Lund—Landskrona—Billeberga till 2 190 000 kronor.

Styrelsen har vidare erinrat, att kostnaderna för elektrifiering av bandelen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil i styrelsens petitaskrivelse den 22 september 1945 preliminärt beräknats till omkring 13 000 000 kronor. Anläggningskostnaderna för detta arbete fördelade sig enligt numera verkställda detaljerade kostnadsberäkningar på följande sätt:

Komplettering av omformarstationer	kronor	290 000
Kontaktledningar m. m.	»	4 155 000
Högspänningsledningar för belysning	»	515 000
Ändring av bangårdarnas belysningsanläggningar	»	215 000
Ändring av statens järnvägars signal- och säkerhetsanläggningar	»	210 000
Ändring av bana och broar	»	3 890 000
Ändring av statens järnvägars svagströmsanläggningar	»	1 215 000
Anskaffning av elektrolok	»	2 450 000
Stationära elektriska tågvarmeanläggningar	»	60 000

Summa anläggningskostnader kronor 13 000 000.

Härtill komme ett kapitalbehov av 3 660 000 kronor för ändring av telegrafverkets nu längs banan framdragna svagströmsledningar, varför det sammanlagda anslagsbehovet skulle uppgå till 16 660 000 kronor. I denna totalkostnad inginge även vissa kostnader för banans upprustning, vilken vore

nödvändig, om man ville till fullo utnyttja de möjligheter till snabbare förbindelser och tyngre transporter som elektrodriften medförde. Det vore dock oegentligt att belasta elektrodriften med kostnaderna för nämnda upprustning. Vid en rättvisande jämförelse med den nuvarande ångdriften borde därför för elektrodriftens del blott medräknas det anläggningskapital, som erfordrades för en med ångdriften ekvivalent elektrodrift. Detta mindre kapital, benämnt den egentliga elektrifieringskostnaden, hade styrelsen, med tillämpning av vissa i annat sammanhang redovisade grunder, beräknat till 6 785 000 kronor för bandelen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil.

Häremot svarade emellertid, har styrelsen framhållit, vissa besparingar i driftutgifterna, beräknade till 289 300 kronor. Uttryckt i procent av den s. k. egentliga elektrifieringskostnaden uppginge således den genom elektrifieringen påräknade vinsten till 4,3 procent.

Styrelsen har vidare framhållit att, såsom framginge av den lämnade redogörelsen, med bortseende från anskaffningskostnaden för elektrolok, vartill anslag i annat sammanhang komme att begäras, samt med beaktande av att 500 000 kronor redan anvisats för ifrågavarande ändamål, ett anslagsbehov av 13 710 000 kronor återstode. Av detta belopp beräknades knappt hälften eller 6 000 000 kronor bliva behövliga under nästa budgetår.

För budgetåret 1947/48 har styrelsen sålunda för fortsatt elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil beräknat bliva erforderliga dels slutanslag för bandelen Varberg—Uddevalla med 9 630 000 kronor och dels fortsättningsanslag för bandelen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil med 6 000 000 kronor eller sammanlagt 15 630 000 kronor.

Styrelsen har hemställt om anvisande av sistnämnda belopp.

Departementschefen har anfört följande.

Jag har tidigare i dag förordat uppskov med beslut om fortsatt elektrifiering av det svenska statsbanenätet. Det bör nu övervägas, huruvida de omständigheter, som göra ett dylikt uppskov berättigat, även utgöra anledning att avbryta nu pågående elektrifieringsarbeten eller att uppskjuta igångsättandet av beslutade sådana.

Elektrifieringsarbetena å linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla ha nu fortskridit så långt att telefonkabel finnes utlagd från Varberg till trakten av Borås, medan stolpsättningsarbetena hunnit fram till trakten av Herrljunga. Ur teknisk synpunkt torde hinder icke möta att avbryta elektrifieringsarbetena i Herrljunga. Enligt vad jag inhämtat ha emellertid vissa förarbeten redan utförts för den fortsatta elektrifieringen av linjen från Herrljunga till Uddevalla. Materielförsörjningen för elektrifieringen av denna sträcka är även ordnad. Ett avbrott i elektrifieringen vid Herrljunga skulle dessutom medföra vissa drifttekniska olägenheter. Med hänsyn härtill anser jag mig böra föreslå, att elektrifieringsarbetena fullföljas till Uddevalla. Kostnaderna härför beräknas uppgå till 9 630 000 kronor. Det är möjligt att det ur arbetsteknisk synpunkt och med hänsyn till läget på arbetsmarknaden kan befinnas lämpligt att bedriva arbetena i långsammare takt än som motsvarar en medelsförbrukning av angiven storlek under nästa budgetår. Då

järnvägsstyrelsen bör ha en viss handlingsfrihet vid bestämmandet av arbetstakten, förordar jag emellertid, att hela nämnda belopp anvisas för nästa budgetår.

Vad angår den beslutade elektrifieringen av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil ha varken arbetena härmed påbörjats eller beställningar i större omfattning blivit gjorda. Frågan om denna elektrifiering kan alltså i huvudsak bedömas under samma förutsättningar som gälla beträffande de i järnvägsstyrelsens fortsättningsprogram ingående företagen. Med hänsyn härtill och då förräntningen av det för denna elektrifiering erforderliga kapitalet beräknats i gynnsammaste fall komma att uppgå till endast 4,3 procent, torde frågan om fortsatt medelsanvisning för detta ändamål böra upptagas först framdeles i samband med övriga frågor om den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet.

Den begränsning av det med nu ifrågavarande anslag finansierade arbetsprogrammet, som jag sålunda förordat, bör föranleda en motsvarande ändring av anslaget rubrik. Den behållning å anslaget, som må komma att föreligga vid utgången av nu löpande budgetår, bör överföras till anslaget för nästa budgetår.

Elektrifieringen av linjen Lund—Landskrona—Billeberga synes böra fullföljas enligt den ursprungliga planen. I enlighet med järnvägsstyrelsens förslag tillstyrker jag, att ett slutanslag av 2 190 000 kronor äskas för budgetåret 1947/48. Härom kommer jag att göra hemställan under nästa punkt.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Karl Andersson m. fl.* (I: 77) och den andra inom andra kammaren av herr *Staxäng m. fl.* (II: 146), har hemställts, att riksdagen måtte till elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 630 000 kronor.

Beträffande det närmare innehållet i motionerna hänvisas till motionen I: 77.

Utskottet.

Riksdagen har vid olika tillfällen under senare år givit uttryck åt sin uppfattning att en övergång till elektrisk drift vid statsbanorna är eftersträfvansvärd när förutsättningar därför finnas föreligga ur driftsekonomiska och trafiktekniska synpunkter.

Under krigsåren har emellertid elektrifieringsarbetet med hänsyn särskilt till läget å materialmarknaden måst begränsas i förhållande till vad eljest skulle hava varit att förorda. Statsmakterna beslöto sålunda år 1943 (prop. nr 195, skr. nr 270) att de fortsatta elektrifieringsarbetena skulle bedrivas endast i sådan takt att åtminstone en stomme av den befintliga elektrifieringsorganisationen skulle kunna hållas sysselsatt med arbeten av ifrågavarande slag. I samband härmed anvisades medel för påbörjande av elektrifiering av linjen Östersund—Storlien (totalkostnad inemot 20 miljoner kronor); beslut i anledning av ett av järnvägsstyrelsen framlagt förslag om elektrifiering av linjen Varberg—Herrljunga—Uddevalla ansågs däremot böra anstå. Riksdagen uttalade emellertid i samband med beviljandet av anslag sin bestämda förväntan att så snart tidsförhållandena det medgäve förslag framlades beträffande sistnämnda linje.

Redan påföljande år — 1944 — upptogs ånyo till prövning frågan om den takt, i vilken elektrifieringsarbetena borde bedrivas. Anledningen härtill var att det visat sig vara förenat med svårigheter att med enbart det under år 1943 beslutade elektrifieringsföretaget utnyttja den till ett minimum reducerade elektrifieringsorganisationen. På Kungl. Maj:ts förslag (prop. nr 279) beslöt riksdagen (skr. nr 407) utvidga elektrifieringsprogrammet. Arbetena kommo emellertid icke att avse linjen Varberg—Uddevalla utan, sedan förställdandets av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar mellankommit, linjen Stockholm—Tillberga—Köping (totalkostnad inemot 29 miljoner kronor).

Elektrifieringsarbetena å Västeråsbanan beräknades ursprungligen bliva avslutade vid årsskiftet 1946/47. Det befanns emellertid — icke minst med hänsyn till den starka försämringen å bränslemarknaden — lämpligt att bedriva arbetena i snabbare takt. Därmed blev frågan ånyo aktuell, huruvida och i vilken omfattning nya arbetsuppgifter borde tillföras statens järnvägars elektrifieringsorganisation från och med mitten av år 1946 för att möjliggöra att bibehålla organisationen vid en tillfredsställande storlek. Kungl. Maj:t anmälde spörsmålet för 1945 års riksdag (prop. nr 108). Föredragande departementschefen fann det då icke tillrådligt att med hänsyn till försvarsberedskapen inom den närmaste framtiden vidtaga sådan begränsning av elektrifieringsorganisationen att dess funktionsduglighet äventyrades. Även ur organisatorisk och arbetsteknisk synpunkt ansågs påtagliga fördelar stå att vinna genom att nya företag i viss utsträckning kunde igångsättas i anslutning till färdiga sådana. Då jämväl bränsleförsörjningssynpunkter talade för ett fortsättande av elektrifieringsarbetena förordades i enlighet med förslag av järnvägsstyrelsen elektrifiering av linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla samt Lund—Landskrona—Billeberga (totalkostnad tillhoppa omkring 24 miljoner kronor). Riksdagen (skr. nr 207) gav, under åberopande av att arbetsstyrkan vid elektrifieringsarbetena under åren 1943 och 1944 uppgått till i medeltal 277 respektive 363 man mot normalt under vissa tidigare förkrigsår över 1 000 man, i princip uttryck åt sin uppfattning att i den mån tillgången på erforderligt material ökade samt arbetsmarknaden återinträdde i ett mera normalt läge elektrifieringsarbetena borde återupptagas i mer normal utsträckning. Kungl. Maj:ts förslag om elektrifiering av sistnämnda linjer antogs av riksdagen, som i samband därmed i anledning av väckta motioner uttalade, att elektrifiering av linjen Uddevalla—Sirömsstad med Smedberg—Lysekil av byggnadstekniska och driftsekonomska skäl borde utföras i direkt anslutning till elektrifieringen av linjen Varberg—Uddevalla. Riksdagen gav vidare uttryck åt sin uppfattning att skäl talade för elektrifiering av linjerna Borås—Alvesta, Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar och uttalade jämväl sin förväntan att berörda elektrifieringsarbeten ej skulle behöva innebära ett uppskov under allt för lång tid med motsvarande arbetens genomförande å vissa andra linjer — bl. a. inom ostkustbanans trafikområde — vilkas elektrifiering av järnvägsstyrelsen planerats.

Av den nu lämnade redogörelsen torde framgå, att elektrifieringsarbetena å statsbanenätet under de närmast förflutna åren bedrivits huvudsakligast i den begränsade omfattning som varit nödvändig för att hålla statens järnvägars elektrifieringsorganisation vid makt eller som eljest befunnits önskvärd av organisatoriska och arbetstekniska skäl. Av redogörelsen torde emellertid även kunna utläsas att riksdagen vid sitt ställningstagande i fråga om elektrifieringsarbetenas omfattning förutsatt att begränsningen endast skulle behöva vara temporär och att en återgång till arbeten av en i jämförelse med förkrigstiden mer normal omfattning så småningom skulle kunna äga rum.

Departementschefen har emellertid nu förordat icke blott en fortsatt begränsning av nya elektrifieringsarbeten utan även ett skjutande på framtiden av frågan om tidpunkten för fullföljandet av statsbanenätets elektrifiering. Härutöver har departementschefen förordat ett uppskov på obestämd tid jämväl av den redan beslutade elektrifieringen av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil. Utskottet har icke kunnat undgå att finna det totala avbrott i elektrifieringsarbetet, som efter avslutande av arbetena å linjen Varberg—Uddevalla sålunda förordats, synnerligen betänkligt. Utskottet har därför för sin del ansett sig böra ingående överväga, huruvida nu föreliggande situation verkligen nödvändiggör så långt gående åtgärder. Härutinnan må följande framhållas.

Järnvägsstyrelsens förslag innebär genomförande under den närmaste framtiden av elektrifieringsarbeten till en kostnad av 165 miljoner kronor, vilka om möjligt böra utföras inom en femårsperiod eller, därest material- och arbetsmarknadsläget så påfordrar, inom en tioårsperiod. Därest arbetena fördelas å en tioårsperiod beräknas medelsbehovet till 16 å 17 miljoner kronor per budgetår. Styrelsen har vidare med skärpa framhållit vikten av att vissa materialbeställningar snarast inordnas i industriernas leveransprogram, enär det i annat fall måste förutses ett avbrott i elektrifieringsarbetet, då de nu pågående arbetena avslutas. För fullföljande av sådana beställningar samt för vissa förberedande arbeten bör enligt styrelsens mening för innevarande budgetår anvisas ett tilläggsstatsanslag av 10 miljoner kronor.

Järnvägsstyrelsens förslag har av departementschefen avvisats på i huvudsak följande skäl. Den av styrelsen förordade kapitalinvesteringen kunde visserligen anses ekonomiskt motiverad. Detta finge emellertid i nuvarande läge icke anses ensamt avgörande, då många än mer räntabla investeringsobjekt måste skrinläggas eller begränsas på grund av knapphet på material och arbetskraft. I fråga om materialförsörjningen rådde brist på räls, som icke syntes kunna framskaffas i tillräckliga mängder förrän efter en ytterligare utvidgning av den svenska järnindustrien. Vidare vore kapaciteten hos de svenska kabelverken icke till fyllest, varjämte elektrifieringsarbetenas fortsättande komme att ställa stora krav på den elektriska industrien. Slutligen syntes frågan om sysselsättning av arbetarna inom statens järnvägars elektrifieringsorganisation kunna lösas genom utnyttjande av arbetskraften för löpande underhållsarbeten å redan elektrifierade linjer eller inom vattenfallsstyrelsens arbeten.

Utskottet delar departementschefens uppfattning att ett beslut om omedelbart fortsättande av elektrifieringsarbetena utöver redan beslutade i den av järnvägsstyrelsen angivna takten i nuvarande situation icke kan förordas. Således har läget i fråga om möjligheten att anskaffa erforderlig räls ansetts utgöra hinder härför. Det torde sålunda vara uppenbart att frågan om takten för elektrifieringsarbetenas fortsatta bedrivande i sista hand blir avhängig av situationen å material- och arbetsmarknaden. Det må emellertid i detta sammanhang framhållas, att övergången till elektrisk drift i och för sig icke behöver föranleda utbyte av räls i den omfattning som järnvägsstyrelsen föreslagit. Enligt vad utskottet inhämtat från järnvägsstyrelsen kan sålunda det till 44 000 ton beräknade behovet av järn och stål för banförbättringsarbetena nedbringas med 15 000 ton, om planerad hastighetshöjning på viss del av ostkustbanan uppskjutes till dess tillgången på räler blir bättre. Vidare bliva 4 600 ton behövlige för rälsutbyten på sträckan Härnösand—Sundsvall, vare sig elektrifiering av denna sträcka beslutas eller ej. Sistnämnda kvantitet skulle alltså komma att belasta den produktionsvolym, som avses täcka behovet för det normala spårunderhållet, och borde alltså ej inräknas i den kvantitet, som erfordras för järnvägsstyrelsens elektrifieringsprogram, vilken kvantitet sålunda icke behövde uppgå till mer än 24 400 ton, det vill säga obetydligt mer än hälften av den ursprungligen deklarerade kvantiteten. Denna reducerade kvantitet bör enligt järnvägsstyrelsens förmenande genom lämplig planläggning av elektrifieringsarbetena icke blott kunna fördelas på ett flertal år utan även inpassas vid lämpliga tidpunkter i produktionsprogrammet. Däremot torde den i motionerna I: 127 och II: 223 antydda utvägen att tillgodose behovet av räls genom inskränkningar i fråga om övriga av järnvägsstyrelsen föreslagna rälsutbyten eller utläggande av dubbelspår icke få anses framkomlig, enär beräknad tillgång på räls enligt vad utskottet inhämtat under den närmaste tiden helt lär komma att utnyttjas för ur trafiksäkerhetssynpunkt erforderliga rälsutbyten inom det nuvarande bannätet.

Att takten för elektrifieringsarbetenas fortsatta bedrivande i sista hand blir beroende av situationen å material- och arbetsmarknaden lär emellertid icke ovillkorligen behöva leda till att frågan om det fortsatta elektrifieringsprogrammet nu måste skjutas på framtiden. Enligt utskottets mening föreligger sålunda intet hinder att — med bortseende tills vidare från den nu föreliggande material- och arbetsmarknadssituationen — fatta principbeslut i denna fråga. I själva verket synes ett dylikt beslut innebära påtagliga fördelar, i det att, när situationen på material- och arbetsmarknaden så småningom lättar, ett igångsättande av elektrifieringsarbetena då kan ske utan tidsutdräkt. Vidare synes det icke välbetänkt att helt åsidosätta de skäl för ett beslut i denna fråga, som järnvägsstyrelsen anfört. Det måste sålunda anses vara av största vikt, att järnvägsstyrelsen erhåller klara riktlinjer för sitt fortsatta handlande, bland annat i vad avser frågan om förestående förnyelse av lokparken och anskaffningen av vagnar. Ställes beslutet om fortsatt elektrifiering på framtiden kan befaras att ytterligare kapital måste

nedläggas i en föga räntabel ångdrift. Ett avgörande inom den närmaste framtiden åter torde göra det möjligt för järnvägsstyrelsen att vidtaga sådana dispositioner, att ifrågavarande investeringar reserveras för den ur alla synpunkter mera eftersträvansvärda elektrodriften. Det torde vidare vara uppenbart, att ett klargörande av elektrifieringsfrågan för de av denna berörda landsändarna är av stor betydelse, vilket också bestyrkts vid uppvisningar inför utskottet av företrädare för av ostkustbanans trafikområde berörda intressen.

Utskottet förmenar alltså att — även om tidpunkten för ett igångsättande av de fortsatta elektrifieringsarbetena icke nu kan närmare angivas — ett ställningstagande i princip i fråga om det närmast förestående elektrifieringsprogrammet i rådande situation icke är uteslutet.

Ett uppskjutande av ett principbeslut på obestämd tid lär även ur andra synpunkter vara ägnat att väcka betänkligheter. Utskottet vill härutinnan bringa i erinran den strävan, som under krigsåren förelegat att genom nya elektrifieringsarbeten bibehålla statens järnvägars elektrifieringsorganisation i en omfattning, som ansetts lämplig icke blott av beredskapsskäl utan även ur organisatoriska och arbetstekniska synpunkter. Enligt vad utskottet erfarit från järnvägsstyrelsen kommer nämligen en medelsanvisning för elektrifieringsarbeten i den av Kungl. Maj:t nu förordade omfattningen att innebära att organisationen, i den mån den ej tages i anspråk för vissa normala underhållsarbeten, såsom utbyten av försliten kontaktråd, kommer att kunna sysselsättas av järnvägsstyrelsen endast i ett eller annat år framåt. Även om underhållsarbetena kunna beräknas bliva icke oväsentliga, så bör en dylik situation enligt utskottets mening om möjligt undvikas. I den mån arbetsmarknads- och materialläget nödvändiggör en inskränkning eller avveckling av arbetena måste givetvis dessa skäl beaktas. Å andra sidan synes det utskottet vara en uppenbar fördel om förutsättningar föreligga att en eventuell lättnad i angivna hänseenden utan tidsutdräkt kan utnyttjas. Departementschefens ställningstagande synes i detta hänseende icke giva erforderlig rörelsefrihet. Utskottet vill därför ifrågasätta vissa modifikationer i förhållande till vad departementschefen förordat.

Utskottet förordar sålunda att, i syfte att ur sysselsättningssynpunkt vidga det närmast aktuella utbyggnadsprogrammet, 1946 års riksdagsbeslut om elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil bör stå fast och elektrifieringen således fullföljas i omedelbar anslutning till elektrifieringen av linjen Varberg—Uddevalla. Utskottet anser vidare att principbeslut snarast möjligt bör fattas rörande det fortsatta elektrifieringsprogrammet vid statsbanorna. Slutligen bör i syfte att möjliggöra ett snabbt igångsättande av ett dylikt fortsatt program redan nu möjlighet öppnas att utlägga beställningar beträffande oundgängligen erforderliga materialanskaffningar.

Vad först angår det fortsatta elektrifieringsarbetet å linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil har 1946 års riksdag för bestridandet av kostnaderna för viss del av de förberedande arbetena anvisat 500 000 kro-

nor, ingående i anslaget till elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil. Departementschefen, som förordat anvisande av slutanslag för linjen Varberg—Uddevalla, har på grund av den av honom förordade begränsningen av arbetsprogrammet föreslagit en motsvarande ändring av det nya anslagets rubrik. Utskottet får nu föreslå, att det för nästa budgetår avsedda anslaget erhåller samma rubrik som innevarande budgetår och att det nya anslaget sålunda får tagas i anspråk jämväl för förberedande arbeten för linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil. Någon ytterligare medelsanvisning för budgetåret 1947/48 utöver Kungl. Maj:ts förslag läser icke behöva ifrågakomma.

I motionerna I: 127 och II: 223 har yrkats, att riksdagen i förevarande sammanhang skall fatta beslut om fastställelse av det av järnvägsstyrelsen framlagda fortsatta elektrifieringsprogrammet. Enligt utskottets mening läser ett dylikt beslut icke kunna fattas på grundval av den i statsverkspropositionen förebragta utredningen. I anslutning till vad utskottet här ovan anfört rörande angelägenheten av att principbeslut fattas beträffande den fortsatta elektrifieringen förutsätter emellertid utskottet att förslag i ämnet snarast möjligt förelägges riksdagen.

Vad härefter angår frågan om åtgärder för att möjliggöra ett snabbt igångsättande av ett fortsatt elektrifieringsprogram har järnvägsstyrelsen hos Kungl. Maj:t hemställt om anvisning för förberedande materialanskaffningar m. m. till en kostnad av 10 miljoner kronor. Enligt vad utskottet erfarit från järnvägsstyrelsen läser emellertid det avsedda syftet, enär numera avsevärda förskjutningar måste påräknas i fråga om arbetstakten för såväl redan beslutade som planerade arbeten, kunna ernås inom en väsentligt lägre kostnadsram. För ändamålet torde sålunda ett belopp av omkring 3 miljoner kronor vara till fyllest. Här avsedd materialleverans läser enligt vad järnvägsstyrelsen meddelat icke möta större svårigheter för därav berörda företag. Icke heller behöva för materialanskaffningens genomförande å riksstaten för innevarande budgetår anvisas särskilda medel. Järnvägsstyrelsen har nämligen upplyst, att å anslag, anvisade för elektrifiering av linjerna Hässleholm—Hälsingborg, Eslöv—Ramlösa, Östersund—Storlien, Gävle—Ockelbo, Ånge—Sundsvall samt västkustbanan, såvitt nu kan bedömas komma att uppstå överskott på sammanlagt omkring 3 miljoner kronor, vilka skulle kunna användas för bestridande av med beställningarna förändrade kostnader. Utskottet förordar att dessa besparingar få utnyttjas för det av järnvägsstyrelsen avsedda ändamålet men förutsätter därvidlag att det i sista hand skall ankomma på Kungl. Maj:t att avgöra, huruvida beställningarna med hänsyn till läget på material- och arbetsmarknaden må kunna utläggas.

Av utskottet nu förordade åtgärder innebära i förhållande till Kungl. Maj:ts Maj:ts förslag icke någon egentlig utvidgning under det kommande budgetåret av elektrifieringsarbeten utöver sådana, för vilka riksdagen anvisat medel. Någon ytterligare medelsanvisning för budgetåret 1947/48 erfordras sålunda icke. Med hänsyn till nödvändigheten att i möjligaste mån begränsa

investeringsprogrammet lärer en dylik utvidgning — hur önskvärd den annars än vore — icke kunna komma i fråga. Icke heller lärer vad utskottet förordat i och för sig draga med sig ytterligare medelsanvisning för nya företag budgetåret 1948/49 eller därefter följande budgetår; frågan härom får prövas från då föreliggande förutsättningar. Den av utskottet förordade lösningen innebär emellertid att möjligheter öppnas för ett snabbare återupptagande av det fortsatta elektrifieringsarbetet i den takt som framdeles kan befinnas möjlig och önskvärd. Fördelarna härutinnan torde vara uppenbara.

Anvisande av det av Kungl. Maj:t äskade beloppet för elektrifieringen av linjen Varberg—Uddevalla tillstyrkes av utskottet.

Av vad nu anförts framgår, att utskottet tillstyrker bifall till motionerna I: 77 och II: 146. Motionerna I: 127 och II: 223 torde få anses besvarade med vad utskottet ovan anförde.

Under återopandande av vad utskottet sålunda anförde får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må

a) i anledning av Kungl. Maj:ts förslag och motionerna I: 77 och II: 146 till *Elektrifiering av linjen Varberg—Borås—Herrjunga—Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 630 000 kronor;

b) medgiva, att i det föregående angivna överskott må disponeras för beställning av material och för andra förberedande åtgärder sammanhängande med en fortsatt elektrifiering av statsbanenätet;

II. att motionerna I: 127 och II: 223 må anses besvarade med vad utskottet ovan anförde.

59:o) **Elektrifiering av linjen Lund—Landskrona—Billeberga.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 59, s. 106 och 107), som avser anvisande av slutanslag för ifrågavarande elektrifieringsarbeten, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Elektrifiering av linjen Lund—Landskrona—Billeberga* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 190 000 kronor.

60:o) **Tillbyggnad av lokstallet m. m. i Vansbro.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 60, s. 107), vilket avser anvisande av medel för beredande av dels flera stallplatser för lok och rälsbussar, dels tidsenliga personallokaler, dels ock ökat verkstadsutrymme, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Tillbyggnad av lokstallet m. m. i Vansbro* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

61:o) **Verkstad vid Hagalunds övre.** Kungl. Maj:t har (punkt 61, s. 107 och 108) föreslagit riksdagen att till Verkstad vid Hagalunds övre för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 850 000 kronor.

Statens järnvägar använda ackumulatorbatterier för lok-, signal- och personvagnsbelysning samt för drift av vissa lok och traktorer. Dessa ackumulatörer böra, för att ej försämrans, revideras en gång per år, vilken revision huvudsakligen sker vid en därför avsedd verkstad i vagnhallarna vid Hagalunds övre.

Järnvägsstyrelsen har anmält, att verkstaden vid Hagalunds övre visat sig vara otillräcklig, emedan antalet ackumulatörer, för närvarande uppgående till omkring 120 000, under de senaste åren kraftigt ökat. Det hade därför blivit nödvändigt att bland annat överlämna revision av ett större antal ackumulatörer till privat firma, vilket medfört ökade kostnader och tidsödande transporter. För att kunna rationalisera revisionsarbetet och till statens järnvägar återföra de revisioner, som nu utfördes av den privata firman — vilket beräknades medföra en sammanlagd årlig kostnadsbesparing av omkring 45 000 kronor — samt för att kunna sköta det ökade antalet ackumulatörer, som förväntades tillkomma genom ökning av statens järnvägars personvagnspark och övergång även i äldre vagnar från gasbelysning till elektrisk belysning, vore en ny ackumulatorrevisionsverkstad nödvändig.

Kostnaderna för en ny verkstadsanläggning ha beräknats till 850 000 kronor.

Departementschefen har anfört följande.

I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag önskvärt, att statens järnvägars nuvarande, i vagnhallarna vid Hagalunds övre befintliga provisoriska anordningar för underhåll av ackumulatörer ersättas med en rationellt ordnad revisionsverkstad. Härigenom torde en icke obetydlig årlig kostnadsbesparing kunna vinnas och även i övrigt avsevärda fördelar uppnås för statens järnvägar.

Möjligheterna att inom landet utföra ackumulatorrevisioner äro numera begränsade, och en utvidgning av verkstadskapaciteten lär bli erforderlig för att tillgodose nuvarande behov. Jag vill därför förorda, att medel ställas till järnvägsstyrelsens förfogande redan under nästa budgetår för att möjliggöra uppförande av den föreslagna anläggningen vid Hagalunds övre. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i vanlig ordning bestämma den närmare tidpunkten för arbetenas igångsättande.

En utökning av ackumulatorrevisionsverkstaden vid Hagalunds övre torde få anses ofrånkomlig. Utskottet tillstyrker därför Kungl. Maj:ts förslag och hemställer,

Utskottet.

att riksdagen må till *Verkstad vid Hagalunds övre* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 850 000 kronor.

62:o) **Vagnreparationsverkstad vid godsbangården i Malmö.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 62, s. 108 och 109) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Vagnreparationsverkstad vid godsbangården i Malmö* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

63:o) **Tillbyggnad av elektrolokverkstaden i Örebro.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 63, s. 109) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Tillbyggnad av elektrolokverkstaden i Örebro* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 400 000 kronor.

64:o) **Marketenteribyggning i Malmö.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 64, s. 110) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Marketenteribyggning i Malmö* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 275 000 kronor.

65:o) **Skydd för inmatningsstationer. Mobiliseringsförråd. Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport.** Kungl. Maj:t har (punkt 65, s. 110—114) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1947/48 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till Skydd för inmatningsstationer 2 920 000 kronor, till Mobiliseringsförråd 30 000 kronor samt till Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport 160 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har hemställt, att för vissa åtgärder till höjande av försvarsberedskapen vid statens järnvägar måtte för budgetåret 1947/48 anvisas 3 000 000 kronor. Beloppet fördelar sig på följande ändamål.

1. Skydd för inmatningsstationer

a) Kompletteringsarbeten vid färdigställda reservstationer	kronor	470 000
b) Nya reservstationer i berg eller betong	»	1 300 000
2. Kontaktledningsmateriel i beredskapsreserv	»	50 000
3. Telefonmateriel i beredskapsreserv	»	50 000
4. Radioorganisation	»	200 000
5. Allmän elektroteknisk beredskap	»	70 000
6. Mobiliseringsförråd	»	100 000
7. Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport	»	160 000
8. Truppvagnsinredningar av ny konstruktion	»	600 000

Summa kronor 3 000 000.

Styrelsen har därjämte hemställt, att ett belopp av 2 470 000 kronor måtte anvisas å driftbudgeten för avskrivning av en del av ifrågavarande kapitalinvesteringar.

Departementschefen har i hithörande delar anfört följande.

Av järnvägsstyrelsens framställning framgår, att hittills endast försökskonstruktioner föreligga beträffande vissa av de kompletteringsarbeten vid färdigställda reservstationer, för vilka styrelsen nu äskar medel. I avbidan på att de vetenskapliga resultaten av verkställda försök hunnit slutligt sammanställas, anser jag mig icke nu böra förorda att medel anvisas till sådana kompletteringsarbeten. Däremot tillstyrker jag att 120 000 kronor anvisas för arbeten med förlängning av vissa äldre reservstationer.

Under punkten 56 har jag tillstyrkt, att medel anvisas för att förlägga de nya ordinarie omformarstationerna i Kristinehamn, Nyköping, Älvsjö och Tillberga i berg. Kostnaderna härför beräknas uppgå till sammanlagt 2 800 000 kronor och böra bestridas av anslag under rubriken Försvarsberedskap. I nuvarande läge anser jag mig däremot icke böra tillstyrka att medel anvisas å riksstaten till nya reservstationer i berg eller betong. Vid bifall till vad jag här förordat skulle anslaget till skydd för inmatningsstationer för nästa budgetår behöva anvisas med (120 000 + 2 800 000) 2 920 000 kronor. Av nämnda belopp synas, i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag, böra omedelbart avskrivas (120 000 + 1 860 000) 1 980 000 kronor.

Jag finner mig däremot böra tillstyrka, att 30 000 kronor anvisas för vissa mobiliseringsförråd, vilka äro erforderliga för statens järnvägars nuvarande behov. Frågan om anvisande av medel för uppförande av mobiliseringsförråd, vilka komma att erfordras efter ett förstatligande av vissa nu enskilda järnvägar, torde däremot böra lösas vid en senare tidpunkt. Det av mig tillstyrkta anslaget, 30 000 kronor, bör utgöra förräntningspliktigt kapital.

Vad slutligen angår de föreslagna åtgärderna för att förbättra anordningarna för manskapstransport i godsvagnar har jag inhämtat, att järnvägsstyrelsen avser att på samtliga moderna slutna godsvagnar, som nybeställas, anordna takgenomföringar för rökrör. Jag har icke något att erinra mot att sådana takgenomföringar utföras även på redan befintliga eller beställda vagnar, som sakna sådana anordningar. Dessa arbeten kunna utföras i samband med de vanliga vagnsrevisionerna. För nästa budgetår torde i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag 160 000 kronor böra anvisas för ändamålet. Jag har härvid utgått från att den nuvarande truppvagnsinredningen främdeles skall komma att utbytas mot sådan av ny konstruktion. Det för ändringsarbeten avsedda beloppet bör i sin helhet avskrivas.

Frågan om anvisande av medel för avskrivning av investeringar under rubriken Försvarsberedskap anmäles i annat sammanhang av chefen för finansdepartementet.

Utskottet, som tagit del av de till ärendet hörande handlingarna, tillstyrker att anslag för ifrågavarande beredskapsändamål anvisas i den omfattning Kungl. Maj:t föreslagit. Utskottet hemställer,

Utskottet.

att riksdagen må för budgetåret 1947/48 anvisa följande investeringsanslag, nämligen till	
<i>Skydd för inmatningsstationer</i>	kronor 2 920 000
<i>Mobiliseringsförråd</i>	» 30 000
<i>Omändring av slutna godsvagnar för manskapstransport</i>	» 160 000.

66:o) **Nyanskaffning av ånglok.** Kungl. Maj:t har (punkt 66, s. 114 och 115) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av ånglok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 100 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har anmält, att på järnvägsnätet med 1067 mm spårvidd för närvarande funnes 44 ånglok. Dessa vore mycket gamla — medelåldern uppginge till 41 år — och i stor utsträckning förslitna. Sålunda hade redan 7 lok måst slopas och ytterligare 5 vore slopningsmässiga. Då minimibehovet å ifrågavarande nät vore 37 lok, måste nu 5 lok anskaffas. För att de nyanskaffade loken skulle finna användning även sedan ombyggnaden av 1067 mm nätet till normal spårvidd kommit till stånd, vore det styrelsens avsikt att låta bygga loken så, att de för en relativt låg kostnad kunde omändras för 891 mm spårvidd. Anskaffningskostnaden för nämnda 5 lok beräknades uppgå till 1 100 000 kronor.

Om anvisande av nämnda belopp har järnvägsstyrelsen gjort hemställan.

Departementschefen har anfört följande.

Enligt principbeslut av 1946 års riksdag (skrivelse nr 210) skola linjerna Karlskrona—Kristianstad, Karlshamn—Vislanda och Bredåkra—Växjö, utgörande huvudparten av järnvägsnätet med 1067 mm spårvidd, ombyggas till normalspår. Ombyggnaden har därvid förutsatts komma till utförande såsom ett led i åtgärder för sysselsättande av friställd arbetskraft.

Med hänsyn till detta beslut bör uppenbarligen nyanskaffning av rullande materiel för ifrågavarande järnvägsnät såvitt möjligt undvikas. Emellertid är det i nuvarande stund ovisst, när ombyggnaden av nätet skall kunna påbörjas, och än mera, när den kan bli slutförd. Samtidigt föreligger ett trängande behov av en måttlig förnyelse av den mycket ålderdomliga och förslitna lokparken. På grund härav vill jag ej motsätta mig bifall till järnvägsstyrelsens nyss återgivna förslag.

Utskottet.

Utskottet har funnit av departementschefen anförda skäl för genomförande av ifrågavarande nyanskaffning bärande och tillstyrker förty Kungl. Maj:ts förslag. Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Nyanskaffning av ånglok* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 100 000 kronor.

67:o) **Ombyggnad av ånglok.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 67, s. 115) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ombyggnad av ånglok* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 210 000 kronor.

68:o) **Nyanskaffning av motorlok.** Kungl. Maj:t har (punkt 68, s. 115 och 116) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av motorlok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 810 000 kronor.

Till nyanskaffning av motorlok har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 200 000 kronor, vilket belopp skulle utgöra dellikvid vid beställning av ett för provdrift avsett dieselektriskt motorlok av svensk tillverkning.

Järnvägsstyrelsen har hemställt om anslag för nästa budgetår dels för slutlikvidering av det tidigare beställda motorloket med ett belopp av 260 000 kronor, dels för anskaffning av ytterligare ett motorlok av svensk tillverkning till en beräknad kostnad av ca 550 000 kronor, dels ock för inköp av två utländska motorlok med 1 000 000 kronor. Anslagsbehovet skulle sålunda uppgå till 1 810 000 kronor.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag.

Kungl. Maj:ts förslag har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer, *Utskottet.*

att riksdagen må till *Nyanskaffning av motorlok* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 810 000 kronor.

69:o) **Nyanskaffning av elektrolok.** Kungl. Maj:t har (punkt 69, s. 116 och 117) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av elektrolok för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 965 000 kronor.

Till nyanskaffning av elektrolok har för innevarande budgetår anvisats ett investeringsanslag av 6 575 000 kronor. I detta belopp ingå 3 600 000 kronor till förskottslikvid för omkring 25 elektrolok, avsedda för de under elektrifiering varande linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla och Lund—Landskrona—Billeberga.

Järnvägsstyrelsen har erinrat, att den sammanlagda kostnaden för nämnda 25 lok beräknats till 10 240 000 kronor, varför ett belopp av 6 640 000 kronor vore erforderligt för slutlikvid. Enligt den ursprungliga planen skulle för denna elektrifiering anskaffas 15 snälltågslok, 9 lokaltågslok samt 1 växlingslok. Det hade dock sedermera befunnits mera ändamålsenligt att tillgodose detta behov genom omplacering av befintliga lok från redan elektrifierade bandelar och i stället anskaffa 9 snälltågslok av nyaste typ, 7 växlingslok samt 7 elektromotorvagnar för lokaltrafik.

För elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med bilinjen Smedberg—Lysekil hade, enligt styrelsen, beräknats ett elektrolokbehov av 6 à 7 stycken till ett belopp av ca 2 450 000 kronor. För fullgörande av sedvanlig förskottslikvid i samband med denna beställning erfordrades under budgetåret 1947/48 ett totalbelopp av 825 000 kronor.

Som ersättning för ett slopmässigt lok av litt. Oc erfordrades, har styrelsen vidare framhållit, ett lok av litt. Ub till ett pris av 260 000 kronor. Vidare erfordrades utöver redan beställda men ej levererade 15 lok litt. Ub ytterligare 4 dylika lok. Kostnaden för dessa beräknades uppgå till 1 040 000 kronor.

Slutligen har styrelsen anfört, att på 18 under byggnad varande ackumulatorlok, litt. Öd, för vilka anslagsmedel beviljats under budgetåren 1944/45—1946/47, batterikapaciteten ansetts böra ökas. Denna åtgärd hade betingat en merkostnad av 300 000 kronor, för vilken medelsanvisning nu erfordrades.

Järnvägsstyrelsen har sålunda hemställt, att till Nyanskaffning av elektrolok måtte för nästa budgetår anvisas 9 065 000 kronor.

Departementschefen har beträffande det av järnvägsstyrelsen äskade beloppet av 6 640 000 kronor för slutlikvidering av lokbeställningar, för vilka statsmakterna tidigare anvisat anslag, anfört, att på grund av leveransförse- ningar likvider å tillhoppa 2 000 000 kronor torde komma att fullgöras först under andra halvåret 1948, varför detta belopp ej borde medräknas i anslaget för nästa budgetår. Den förändring beträffande sammansättningen av planen för anskaffning av dragkraftsmateriel för linjerna Varberg—Borås—Herrljunga—Uddevalla, vilken järnvägsstyrelsen funnit ändamålsenlig, hade icke föranlett annan erinran från departementschefens sida än att medel för anskaffning av 7 elektromotorvagnar borde upptagas under rubriken Nyanskaffning av elektromotorvagnar med ett belopp av 2 100 000 kronor. Det av styrelsen beräknade anslagsbehovet till nyanskaffning av elektrolok kunde i enlighet härmed nedsättas med samma belopp.

I övrigt har departementschefen tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag. Det sammanlagda anslagsbehovet under förevarande rubrik skulle i enlighet med vad departementschefen sålunda anfört uppgå till (9 065 000 — 2 000 000 — 2 100 000) 4 965 000 kronor.

Utskottet.

Departementschefens beräkning rörande medelsbehovet under förevarande anslag har icke givit utskottet anledning till erinran. Under framhållande att utskottet i det föregående förordat en elektrifiering av linjen Uddevalla—Strömstad med Smedberg—Lysekil i omedelbar anslutning till linjen Varberg—Uddevalla, får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Nyanskaffning av elektrolok* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 965 000 kronor.

70:o) **Ombyggnad av elektrolok.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 70, s. 118) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ombyggnad av elektrolok* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 900 000 kronor.

71:o) **Nyanskaffning av elektromotorvagnar.** Kungl. Maj:t har (punkt 71, s. 118—120) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av elektromotorvagnar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 870 000 kronor.

För innevarande budgetår har anvisats ett investeringsanslag av 600 000 kronor till förskottslikvid för anskaffande av sex elektromotorvagnar.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår hemställt om anslag till förevarande ändamål med 3 970 000 kronor. Därav avse 960 000 kronor slutlikvid av sex under byggnad varande snabbmotortåg, 810 000 kronor förskottsbetalning av ytterligare tre sådana tåg, 1 200 000 kronor slutlikvidering av de sex elektromotorvagnar, för vilka anslag beviljats för innevarande budgetår, samt 1 000 000 kronor förskottslikvid för ytterligare ett tiotal elektromotorvagnar.

Departementschefen har tillstyrkt järnvägsstyrelsens förslag, enär en ökad anskaffning av elektromotorvagnar och snabbmotortåg vore att anse som ett led i en eftertraktad rationalisering och modernisering av järnvägsdriften. Enär slutlikvid för de sex elektromotorvagnar, vartill medel anvisats för innevarande budgetår, icke torde komma att erläggas förrän under andra halvåret 1948, kunde anslagsbehovet för nästa budgetår dock nedsättas med 1 200 000 kronor i jämförelse med styrelsens beräkningar. Under förevarande rubrik borde — i enlighet med vad departementschefen anfört under rubriken Nyanskaffning av elektrolok (punkt 69) — även anvisas ett belopp av 2 100 000 kronor utgörande kostnaden för sju tidigare beställda elektromotorvagnar. Det sammanlagda anslagsbehovet för nyanskaffning av elektromotorvagnar komme härigenom att uppgå till (3 970 000 — 1 200 000 + 2 100 000) 4 870 000 kronor.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

Utskottet.

att riksdagen må till *Nyanskaffning av elektromotorvagnar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 870 000 kronor.

72:o) **Nyanskaffning av rälsbussar.** Kungl. Maj:t har (punkt 72, s. 120 och 121) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av rälsbussar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

För innevarande budgetår har till förevarande ändamål anvisats ett anslag av 4 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har anmält, att den fortgående trafikstegringen medfört ytterligare ökat behov av rälsbussar och att en fortsatt utvidgning av rälsbussparken i ungefär samma tempo som under de senaste åren därför alljämt vore erforderlig. Vidare behövde, enligt styrelsen, de under 1930-talet byggda 2-axliga rälsbussarna — 74 stycken — så snart ske kunde ersättas av större och modernare rälsbussar, detta dels på grund av vagnarnas under senare åren hårda förslitning och dels med hänsyn till konkurrensen med andra transportmedel. Slutligen har styrelsen sagt sig, enär de nuvarande rälsbussarna i många fall visat sig vara för små, ha för avsikt att i ökad omfattning använda sig av större, 2-motoriga rälsbussar. Samtidigt planerades en övergång från nuvarande träkonstruktion till stålkonstruktion, vilket kom-

me att innebära flera fördelar, icke minst ur säkerhetssynpunkt. De nya rälsbussarna, särskilt de 2-motoriga, komme givetvis att bliva dyrare i tillverkning än de nuvarande i träutförande. Medelsbehovet för anskaffande av ungefär lika många rälsbussar som dem, vilka beställts för det för innevarande budgetår anvisade anslaget, 4 000 000 kronor, kunde därför beräknas stiga till 7 000 000 kronor. På grund av den förlängning av leveranstiden, som man nu hade att räkna med, torde emellertid under nästa budgetår endast erfordras viss mindre del av nyssnämnda belopp eller ca 3 000 000 kronor, om vilket belopp styrelsen hemställt för nästa budgetår.

Departementschefen har biträtt järnvägsstyrelsens förslag.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Nyanskaffning av rälsbussar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

73:o) **Ombyggnad av rälsbussar.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 73, s. 121) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ombyggnad av rälsbussar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor.

74:o) **Nyanskaffning av lokomotorer.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 74, s. 121) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Nyanskaffning av lokomotorer* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 850 000 kronor.

75:o) **Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar.** Kungl. Maj:t har (punkt 75, s. 122—124) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.

Till ifrågavarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 12 270 000 kronor, avsett för ombyggnad av 22 sittvagnar för närtrafik, 33 sittvagnar för fjärrtrafik, 10 sovvagnar, 3 restaurangvagnar och 19 resgodsvagnar.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår hemställt om anslag till förevärande ändamål med 7 000 000 kronor.

Den av järnvägsstyrelsen för innevarande och nästa budgetår planerade anskaffningen av person- och resgodsvagnar framgår av följande sifferuppgifter.

	1946/47	1947/48
Sittvagnar, närtrafik	22	25
» fjärtrafik	33	61
Sovvagnar	10	15
Restaurangvagnar	3	3
Resgodsvagnar	19	22

Kostnaderna för anskaffningsprogrammet 1947/48 ha beräknats till 18 680 000 kronor.

Beträffande nyanskaffningsbehovet har styrelsen framhållit, att flera faktorer tillkommit, som gjorde det nödvändigt att söka ernå en ännu större ökning av personvagnparken än vad styrelsen i sin petitaskrivelse hösten 1945 räknat med. Även efter den militära beredskapens upphörande hade persontrafiken under år 1945 fortsatt att öka, och ökningen syntes fortsätta också under år 1946 enligt vad tillgängliga siffror för tiden januari—juni 1946 utvisade. — Beträffande bristen på sittvagnar har styrelsen anfört, att den personvagnpark, som statens järnvägar nu ägde, icke kunde sägas hålla det mått som erfordrades för att tillfredsställande kunna tillgodose trafikens krav. Sålunda hade det för trafikens avveckling erforderliga vagnantalet ofta måst väsentligt nedskäras, och flera under högsommaren och vid helgerna önskvärda dubblingståg hade icke kunnat anordnas. En besvärande trängsel hade därigenom ofta blivit följd. — I fråga om nyanskaffningen av sovvagnar har styrelsen framhållit, att även om alla användbara sovvagnar vore i trafik, särskilt under sommarmånaderna och helgtrafik ett stort antal resande måste nekas sovplatser. Beträffande 1- och 2-klass sovvagnar kunde som en ytterligare motivering för nyanskaffning framhållas, att samtliga 50 vagnar utgjordes av trävagnar med en medelålder av 41 år och att ej mindre än 19 stycken vore byggda på 1890-talet.

Departementschefen har anfört bland annat följande.

Av järnvägsstyrelsens framställning framgår, att persontrafiken även under år 1945 ökat i vad avser antalet resor, medan antalet personkilometer visat någon minskning. Antalet personvagnar har emellertid trots hittills vidtagna åtgärder varit otillräckligt för att trafiken, särskilt under högsommaren och helgerna, skall kunna tillfredsställande avvecklas. Många av de vagnar, som stå till förfogande, äro av äldre konstruktion och hårt förslitna, varför de inom kort måste slopas och ersättas med nya. En knapphet på personvagnar kan alltså förutses bestå under den närmaste framtiden. Såväl hänsynen till trafiksäkerheten som allmänhetens krav på bekvämlighet fordra en ytterligare förnyelse av statens järnvägars personvagnpark. En genomsnittlig kvalitetshöjning torde även vara befogad. Jag tillstyrker därför järnvägsstyrelsens nu framlagda förslag till vagnanskaffning och styrelsens begäran om medelsanvisning för nästa budgetår.

Utskottet finner välbetänkt att järnvägsstyrelsens förslag i fråga om nyanskaffning av person- och resgodsvagnar i full utsträckning tillstyrkts. Utskottet får alltså — under framhållande av angelägenheten att ersättnings- och nyanskaffningsfrågorna alltfört ägnas vederbörlig uppmärksamhet — tillstyrka Kungl. Maj:ts förslag.

Utskottet.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Nyanskaffning av person- och resgodsvagnar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 7 000 000 kronor.

76:o) **Ombyggnad av person- och resgodsvagnar.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 76, s. 125) och under erinran, att till ifrågakvarande ändamål för innevarande budgetår anvisats 2 115 000 kronor, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ombyggnad av person- och resgodsvagnar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 545 000 kronor.

77:o) **Nyanskaffning av godsvagnar.** Kungl. Maj:t har (punkt 77, s. 125—127) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av resgodsvagnar för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 050 000 kronor.

Till nyanskaffning av godsvagnar har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 8 090 000 kronor, avsett för anskaffning av 500 tvåaxliga vagnar, 50 treaxliga vagnar för huvudsakligen vissa militära transporter och 20 s. k. överföringsvagnar samt för vissa kompletteringsarbeten.

Järnvägsstyrelsen har erinrat, att statens järnvägars normalspåriga godsvagnpark, sedan beställda vagnar levererats, komme att omfatta ca 9 900 slutna och ca 19 500 öppna eller tillsammans i runt tal 29 400 vagnar. Vagn-tillgången vore alltjämt otillräcklig för att tillgodose föreliggande behov, vilket framginge bland annat av att underskottet per dag under första halvåret 1946 uppgått till 3 800 à 6 300 öppna vagnar och 1 000 à 2 300 slutna vagnar. Behovet av slutna vagnar hade ökats, såväl genom de alltmer omfattande cykeltransporterna som genom det oavbrutet stigande behovet av vagnar för stycke-gods. I statens järnvägars godsvagnpark inginge även ca 4 000 äldre, småbäriga vagnar, vilka till övervägande delen vore förslitna och borde avföras ur trafikvagnparken så snart förhållandena det medgäve.

För nästa budgetår har styrelsen hemställt om ett anslag av 9 050 000 kronor till förevarande ändamål. Därvid har styrelsen anfört följande.

Trots att någon tendens till minskning i bristen på godsvagnar icke förmärkts, ansåge sig järnvägsstyrelsen emellertid ej heller för nästkommande budgetår böra föreslå medel till anskaffning av tvåaxliga godsvagnar i vidare mån än som betingades av en under alla förhållanden oundgänglig ersättningsanskaffning eller 500 normalspåriga vagnar, varav 200 slutna och 300 öppna, vilka beräknades kosta tillhoppa 6 800 000 kronor.

Vidare anför styrelsen, att utöver 50 stycken treaxliga öppna vagnar med 30 tons bärighet, avsedda för transport av tyngre motorfordon för försvarsändamål, för vilkas anskaffande under innevarande budgetår anvisats 900 000 kronor, ytterligare 50 dylika vagnar borde anskaffas. Det vore

nämligen synnerligen önskvärt att snarast möjligt kunna frigöra de nu i stor utsträckning av militärtransporter upptagna fyraxliga godsvagnarna för de civila transporter, för vilka de egentligen vore avsedda. Kostnaden för denna anskaffning beräknades uppgå till 900 000 kronor.

I statens järnvägars normalspåriga godsvagnpark inginge, fortsätter styrelsen, för närvarande 475 matvaruvagnar (kylvagnar). Av dylika vagnar beställdes år 1941 30 stycken och år 1942 20 stycken. Ehuru tillgången på matvaruvagnar under de senaste åren visat sig otillräcklig, hade med anskaffning av ytterligare sådana vagnar hittills ansetts böra anstå dels på grund av de höga anskaffningskostnaderna och dels på grund av svårigheten att under kriget anskaffa i dessa vagnar i stor utsträckning förekommande rostfritt stål av fredskvalitet. Någon minskning av anskaffningskostnaderna torde visserligen för närvarande ej vara att räkna med, men då material av fredskvalitet nu kunde erhållas och då bristen på dessa vagnar blivit alltmer kännbar, ansåge sig styrelsen nu böra föreslå anskaffning under nästa budgetår av 25 dylika vagnar. Anskaffningskostnaden för dessa vagnar, utförda med behållare för vanlig is, beräknades till 1 200 000 kronor. Vid kylning med vattenis hade det visat sig svårt att under högsommaren hålla lägre temperatur i kylvagnarna än $+8$ till 10° C, under det att för vissa transporter framställts krav på temperaturer mellan 0 och $+2^{\circ}$ C. I anledning härav påginge för närvarande försök med kompressorkylaggregat. De härvid hittills erhållna resultaten vore sådana, att järnvägsstyrelsen ansåge sig böra hemställa om ytterligare 150 000 kronor för att kunna utrusta 10 av nyssnämnda 25 vagnar med kompressorkylaggregat. Den sammanlagda anskaffningskostnaden för de 25 matvaruvagnarna beräknades således till 1 350 000 kronor.

Departementschefen har biträtt järnvägsstyrelsens förslag och i anslutning därtill anfört följande.

Behovet av godsvagnar vid statsbanorna är alltjämt stort. Trafikanternas vagnbeställningar synas dock under senare delen av 1946 ha minskat något, vilket möjligen berott på den ökade biltrafiken och att vedtransporterna varit något mindre än föregående år. En viss nedgång i den s. k. vagnbristen, d. v. s. skillnaden mellan tillgängliga och av trafikanterna rekviderade vagnar, har också kunnat iakttagas under hösten 1946 jämfört med motsvarande tid åren 1944 och 1945. Då man bedömer det framtida godsvagnbehovet, har man särskilt att taga hänsyn till lastbilstrafikens blivande utveckling samt det antagna ytterligare bortfallet av vedtransporter. På grund härav finner jag mig i likhet med järnvägsstyrelsen böra förorda, att anskaffningen av vanliga tvåaxliga godsvagnar för nästa budgetår bestämmes till samma antal som för innevarande budgetår, d. v. s. 200 slutna och 300 öppna vagnar, vilket ungefär motsvarar statens järnvägars behov av ersättningsanskaffning av sådana vagnar.

Styrelsens förslag om anskaffning av ytterligare 50 treaxliga öppna vagnar och 25 matvaruvagnar (kylvagnar) ha icke givit mig anledning till erinran.

Av järnvägsstyrelsens uppgifter framgår, att tillgången på godsvagnar alltjämt är otillräcklig. En viss minskning i antalet vagnbeställningar har emellertid förmärkts under senare delen av år 1946. Med hänsyn härtill och då en förväntad minskning av vedtransporterna synes i viss mån kunna återställa balansen mellan tillgång på och efterfrågan av vagnar, anser utskottet erinringar icke kunna riktas mot att anskaffningen av vanliga tvåaxliga gods-

Utskottet.

vagnar bestämmas till vad som motsvarar behovet av ersättningsanskaffning av dylika vagnar. Förslaget om anskaffning av treaxliga öppna vagnar och matvaruvagnar tillstyrkes av utskottet, som alltså hemställer,

att riksdagen må till *Nyanskaffning av godsvagnar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 050 000 kronor.

78:o) **Ombyggnad av godsvagnar.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 78, s. 127) och under erinran, att till förevarande ändamål för innevarande budgetår anvisats 1 675 000 kronor, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ombyggnad av godsvagnar* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 200 000 kronor.

79:o) **Ny tåg färja.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 79, s. 128), vilket avser täckande av uppkomna merkostnader utöver av riksdagen för budgetåret 1941/42 och 1942/43 sammanlagt anvisade 5 500 000 kronor för byggande av en ny tåg färja för leden Malmö—Köpenhamn, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ny tåg färja* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 880 000 kronor.

80:o) **Garagebyggnader m. m.** Kungl. Maj:t har (punkt 80, s. 128 och 129) föreslagit riksdagen att till Garagebyggnader m. m. för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 400 000 kronor.

Till garagebyggnader m. m. har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 2 200 000 kronor, därav 1 400 000 kronor avse garage- och verkstadsbyggnader samt 800 000 kronor nya omnibusstationer.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår beräknat medelsbehovet till garage- och verkstadsbyggnader till 1 900 000 kronor. Något belopp för nya busstationer har däremot beräknats icke bliva erforderligt under nästa budgetår.

Departementschefen har tillstyrkt det av järnvägsstyrelsen begärde anslaget intill ett belopp av 1 400 000 kronor.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Garagebyggnader m. m.* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 400 000 kronor.

81:o) **Nyanskaffning av bilmateriel.** Kungl. Maj:t har (punkt 81, s. 129 och 130) föreslagit riksdagen att till Nyanskaffning av bilmateriel för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 5 725 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 5 650 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår hemställt om ett anslag av 5 725 000 kronor till nyanskaffning av bilmateriel.

Departementschefen har anfört följande.

Järnvägsstyrelsens anskaffningsprogram för nästa budgetår upptager ungefär 100 vägbussar och cirka 10 så kallade turistbussar ävensom ett 25-tal täckta godssläpvnagnar. På grund av det stora behovet att ersätta föråldrad materiel och med hänsyn till den ökning av turisttrafiken, som kan förväntas under de närmaste åren, anser jag mig böra tillstyrka en medelsanvisning i enlighet med järnvägsstyrelsens förslag.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

Utskottet.

att riksdagen må till *Nyanskaffning av bilmateriel* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 5 725 000 kronor.

82:o) **Ombyggnad av bilmateriel.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 82, s. 130) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Ombyggnad av bilmateriel* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 050 000 kronor.

83:o) **Förvärv av billinjer.** Kungl. Maj:t har (punkt 83, s. 130 och 131) föreslagit riksdagen att till Förvärv av billinjer för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

För detta ändamål ha de tre senaste budgetåren anvisats följande anslagsbelopp.

Budgetår			
1944/45	kronor	500 000
1945/46	»	1 000 000
1946/47	»	2 000 000.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår hemställt om ett anslag av 2 000 000 kronor till förvärv av billinjer. Styrelsen har därvid anfört, att styrelsen även för budgetåret 1947/48 planerade förvärv av vissa billinjeföretag. För att icke förhindras fullfölja de sålunda planerade förvärven eller av brist på medel nödgas försitta de tillfällen till dylika förvärv, som framdeles kunde yppa sig, och sålunda se sig tvingad överge den genom de hittills an-

visade medlen möjliggjorda kommunikationspolitiken, vilken visat sig väl motsvara förväntningarna ej blott i fråga om ändamålsenligheten utan även affärsekonomiskt sett, framstode det för styrelsen angeläget, att visst anslag för ändamålet ställdes till styrelsens förfogande även i fortsättningen. Rörande den erforderliga storleken av ett sådant anslag kunde styrelsen icke lämna någon säker uppgift, då styrelsen vid sina förvärv av billinjer icke kunde följa någon på förhand mera bestämd plan utan måste handla från fall till fall. Ett anslag av minst samma storlek som det för innevarande budgetår anvisade vore dock önskvärt.

Departementschefen, som i likhet med järnvägsstyrelsen funnit önskvärt att medel för här avsedda ändamål ställas till styrelsens förfogande även under nästkommande budgetår, har intet haft att erinra mot det av styrelsen föreslagna anslagsbeloppet.

Utskottet.

Under erinran om vad utskottet under punkten 13:o) anført beträffande postverkets förvärv av billinjer får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag, hemställa,

att riksdagen må till *Förvärv av billinjer* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

84:o) **Statens järnvägars dispositionsanslag.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 84, s. 131 och 132) och under framhållande, att utskottet tagit del av de dispositionsbeslut som fattats under sistförflutet budgetår, hemställer utskottet,

att riksdagen må såsom *Statens järnvägars dispositionsanslag* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

Statens vattenfallsverk.

85:o) **Kraftstation vid Jösseforsen.** Kungl. Maj:t har (punkt 85, s. 144) föreslagit riksdagen att till Kraftstation vid Jösseforsen för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

I statsrådsprotokollet har (s. 133—143) lämnats en redogörelse för *utvecklingen av belastningen vid statens kraftverk*. Härom inhämtas följande.

Vattenfallsstyrelsen har i skrivelser den 20, 28 och 30 september 1946 hemställt om anvisande av anslag *dels* å tilläggsstat II till riksstaten för budgetåret 1946/47 om tillhoppa 12 000 000 kronor till kraftstationsföretag m. m., *dels ock* för budgetåret 1947/48 om tillhoppa 93 550 000 kronor till

kraftstationsföretag m. m., vattenregleringar, distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk samt statens vattenfallsverks dispositionsanslag.

Vattenfallsstyrelsen har i skrivelsen den 30 september 1946 inledningsvis redogjort för utvecklingen av belastningen vid statens kraftverk. Av redogörelsen inhämtas, att belastningen under budgetåret 1945/46 ökats med 745 MkWh till 5 409 MkWh, vilken ökning med 64 % överträffar den dittills största ökningen av totalförbrukningen av elektrisk kraft. Belastningsökningen kunde emellertid till cirka 450 MkWh hänföras till vissa speciella omständigheter av engångsnatur, nämligen verkstadsstrejken 1945, som minskat förbrukningen under budgetåret 1944/45 med cirka 130 MkWh, överflyttningen av leveranserna till vissa statens järnvägars omformarstationer från Krångede aktiebolag till statens vattenfallsverk, vilken medfört en ökning med 95 MkWh, samt återupptagandet av exporten — särskilt från trä- och pappersindustrien — varmed sannolikt följt en ökning av cirka 225 MkWh. Minskningen av leveranserna till elektriska ångpannor berodde på den stora ökningen av den reguljära belastningen och på begränsad vattentillgång.

Angående utsikterna för kraftförsörjningen under återstoden av innevarande och under nästa budgetår meddelar vattenfallsstyrelsen, att numera föreläge den väsentliga skillnaden i jämförelse med hösten 1945, att den oväntat stora ökningen under budgetåret 1945/46 bringat upp belastningsnivån 250 à 300 MkWh per år över vad som förutsatts för ett år sedan. Eljest gällde fortfarande, att insättandet av det första aggregatet i Nämforsen medförde det enda krafttillskottet av betydelse under budgetåret 1946/47, varjämte en mindre produktionsökning komme att uppnås genom dämmningshöjningen i Porjus och anläggandet av en tredje tilloppstunnel därstädes. Under budgetåret 1947/48 tillkomme det andra aggregatet i Nämforsen och ett första aggregat i Forsmoforsen. Maskinleveranserna för sistnämnda företag syntes emellertid bli så försenade, att aggregatet icke kunde komma i drift förrän efter högbelastningsperioden. De nästföljande krafttillskotten — från andra aggregatet i Forsmostationen och från Hölleforsen — kunde påräknas först efter budgetåret 1947/48. Belastningsökningen under de båda budgetåren, som år 1945 beräknats till 275 respektive 200 MkWh per år, kunde utfalla högre, om utvecklingen under det senaste året delvis fortsatte.

Styrelsen säger sig förutse, att kraftförsörjningsläget i varje fall komme att bli ansträngt. Tack vare de hittills rikliga höstregnen och de till följd därav relativt välfyllda magasinerna torde kraftförsörjningen under innevarande budgetår dock kunna klaras med måttlig tillsats av ångkraft och utan nämnvärd konsumtionsbegränsning, medan under budgetåret 1947/48 förhållandena torde bli väsentligt skärpta. Först år 1949, då kraftstationen vid Hölleforsen kunde tagas i anspråk, komme vattenkrafttillgången att bringas upp till en i förhållande till belastningen någorlunda normal nivå.

Arbetena med de nu pågående kraftstationsutbyggnaderna vid Nämforsen, Forsmoforsen och Hölleforsen samt sjöregleringarna i Ångermanälvens flod-

område måste, framhåller styrelsen vidare, fortsättas i enlighet med arbetsplanerna utan annan förskjutning än som vållades av försening i maskinleveranserna. Vidare borde den av 1946 års riksdag beslutade definitiva utbyggnaden av Harsprånget fullföljas, så att stationen kunde börja leverera kraft under hösten 1950. Insättandet av ett nionde aggregat i Porjus kraftstation och ett sjätte aggregat i Västerås ångkraftstation borde slutföras och dessutom ångpanneinstallationen i Västeråsverket utökas. För ett tredje aggregat i Stadsforsens kraftstation borde maskiner beställas under budgetåret 1947/48.

Styrelsen anser det däremot icke nödvändigt att igångsätta något nytt kraftstationsbygge under budgetåret 1947/48. Även om belastningsökningen i fortsättningen skulle bli lika hög som i medeltal under de senaste sju budgetåren, nämligen 375 MkWh per år, vilket styrelsen ansåge mycket osannolikt, komme de nu pågående utbyggnaderna att bli tillräckliga intill 1 à 2 år efter det sista Harsprångsaggregatet kommit i drift under år 1952. Till den tidpunkten kunde kraftstationen vid Kilforsen vara färdig, även om den påbörjades efter budgetåret 1947/48. I enlighet med tidigare avsikter kunde detta företag därför upptagas i investeringsreserven för nämnda budgetår. Skulle emellertid investeringsreserven icke bli tagen i anspråk under budgetåret 1947/48, vore det bland annat med tanke på oväntad belastningsutveckling lämpligt att fortsätta förberedelsearbetena för Kilforsbygget något utöver vad som motsvarade det hittills beviljade anslaget av 1 000 000 kronor.

Statens arbetsmarknadskommission har i utlåtande den 4 november 1946 meddelat, att kommissionen med ledning av vattenfallsstyrelsens anslagsäskanden beräknat den erforderliga arbetsstyrkan i styrelsens anläggningsarbeten vid kraftstationer och regleringsföretag till 2 500—3 000 årsarbetare. Då, enligt vad kommissionen inhämtat, antalet arbetare vid styrelsens vattenbyggnadstekniska byrås byggnadsarbeten den 1 juli 1946 utgjorde 2 151, skulle således en ökning av arbetsstyrkorna på byggnadsplatserna bli erforderlig för dessa arbetens utförande i den utsträckning, som styrelsen avsett.

Kommissionen framhåller vidare, att den avsevärda utvidgningen av vattenfallsstyrelsens byggnadsverksamhet, som enligt de hittills framlagda utbyggnadsprogrammen komme till stånd från och med budgetåret 1946/47, innebure ett avsevärt större ianspråktagande av vissa grenar av den elektrotekniska industrien för styrelsens räkning, än vad som förekommit tidigare. I viss mån berodde detta på att vissa staten tillhöriga vattenfall nu i första hand komme i fråga för utbyggnad samt på att styrelsen erhållit Kungl. Maj:ts uppdrag att bygga och förvalta nya kraftledningar för 200 kV och högre spänning. Emellertid hade även för enskilda och kommunala företags räkning en osedvanligt stor mängd kraftverksbyggnader igångsatts under åren 1945 och 1946.

Kommissionen har icke ansett sig böra taga ställning till frågan huruvida det av vattenfallsstyrelsen föreslagna bedrivandet av utbyggnaderna vore nödvändigt för att tillgodose den framtida kraftkonsumtionen. För sin del

ville kommissionen dock anför, att den fortgående rationaliseringen av näringslivet betingade en alltjämt ökad användning av elektrisk energi.

Statens industrikommission har den 20 november 1946 utlåtit sig över vattenfallsstyrelsens framställningar.

Departementschefen har inledningsvis erinrat om att investeringarna i statens vattenfallsverks fond till största delen omfatta kraftstationsbyggnader och regleringsföretag m. m. samt distributionsanläggningar. Härtill komma anslag av finansiell natur, exempelvis för inköp av vattenfall och fastigheter, förvärv av enskilda företag för elektrisk distributionsverksamhet samt för vissa ersättningar i anledning av vattenregleringar m. m. Slutligen finnes ett dispositionsanslag. En sammanställning av de för budgetåren 1944/45—1947/48 anvisade respektive äskade anslagen visar följande utveckling.

	1944/45	1945/46	1946/47	1947/48
Kraftstationsbyggnader och regleringsföretag m. m. . .	20 200 000	32 500 000	52 710 000 + 9 000 000 ¹	42 050 000 ¹
Distributionsanläggningar m. m.	17 000 000	20 500 000	37 500 000	46 000 000 ¹
Inköp och ersättningar m. m.		500 000	2 500 000	4 500 000 ¹
Dispositionsanslag och öv- riga anslag	2 885 000	2 000 000	2 000 000 + 3 000 000 ¹	1 000 000 ¹
Summa kronor	40 085 000	55 500 000	106 710 000	93 550 000 ¹

I anslutning härtill har departementschefen framhållit, att den starka ökningen av de beslutade och föreslagna investeringarna under budgetåren 1946/47 och 1947/48 delvis hänförde sig till investeringar av finansiell natur. Om anslag av denna art frånräknades nedginge anslagssummorna för nämnda budgetår till 101 210 000 kronor respektive 89 050 000 kronor. Av anslagen å riksstaten för budgetåret 1946/47 föränleddes vidare ett belopp av ungefär 5 850 000 kronor av att första likvider för redan under föregående budgetår beställda maskiner uppskjutits till undvikande av anslag å tilläggsstat. Detta belopp hörde sålunda egentligen till budgetåret 1945/46. Slutligen hade statsmakternas beslut i stamlinjefrågan ökat vattenfallsstyrelsens anslagsbehov för innevarande och nästa budgetår med 10 000 000 kronor respektive 5 700 000 kronor. Efter avdrag av dessa belopp återstode 85 360 000 respektive 83 350 000 kronor. Även dessa belopp innefattade avsevärda ökningar i jämförelse med genomsnittet, ca 50 000 000 kronor, för de fyra närmast föregående budgetåren.

Departementschefen har härefter närmare utvecklat sina synpunkter på vattenfallsstyrelsens investeringsprogram mot bakgrunden av den antagliga utvecklingen av kraftbalansen under de närmaste åren. För belysande av re-

¹ Äskat belopp.

sonemanget må hänvisas till diagrammet å s. 72. Departementschefen har anfört i huvudsak följande.

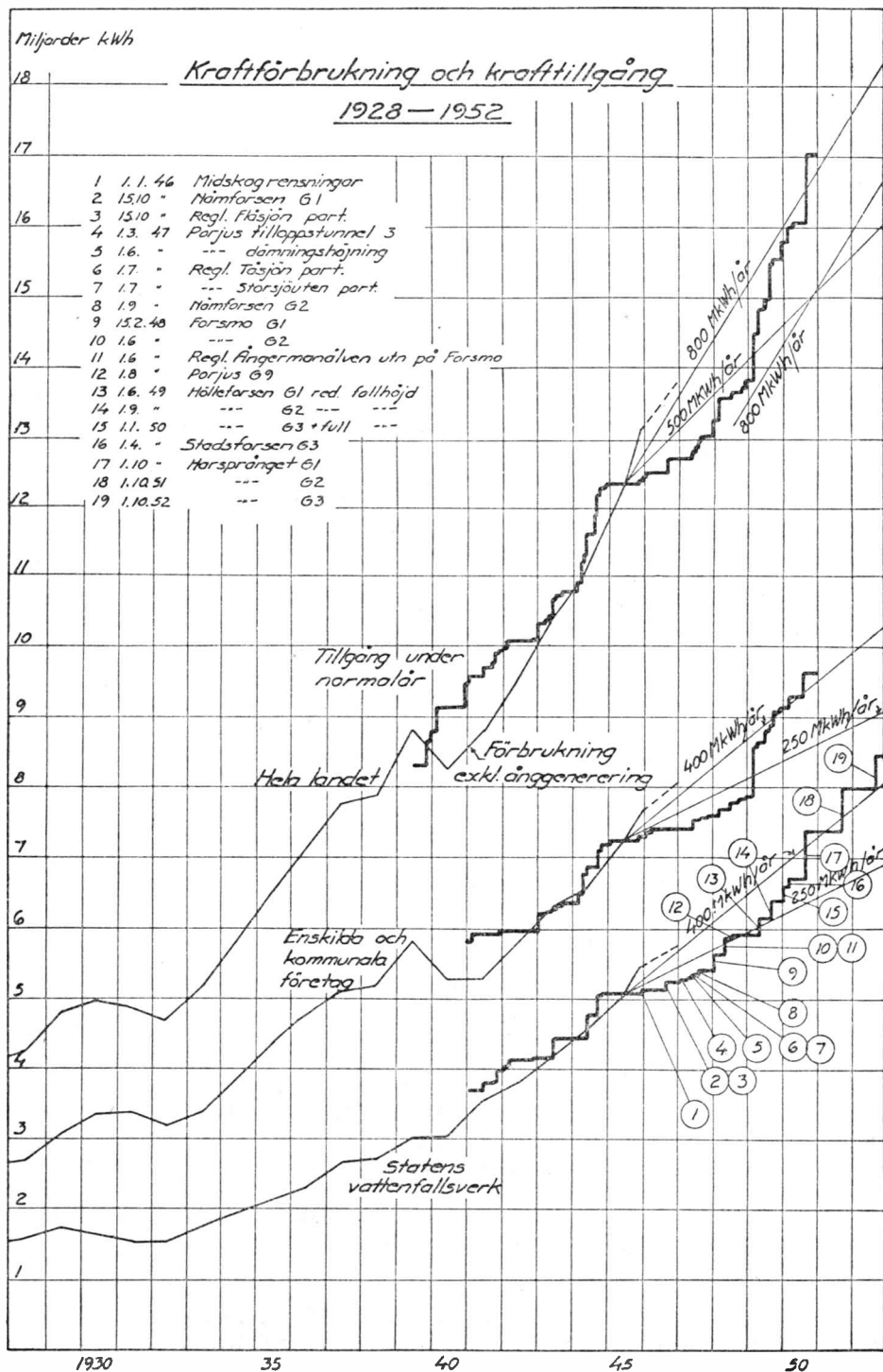
Vid bedömandet av vattenfallsstyrelsens investeringsprogram har man att taga hänsyn till å ena sidan önskvärdheten av att i nuvarande konjunkturläge såvitt möjligt begränsa såväl de statliga som de enskilda investeringarna och å andra sidan kraftbehovets sannolika utveckling under den närmaste femårsperioden. Till belysning av förhållandet mellan kraftförbrukning och krafttillgång får jag hänvisa till ett inom vattenfallsstyrelsen upprättat diagram. Å diagrammet har åskådliggjorts med grövre linjer krafttillgången brutto under normalår och med tunnare linjer kraftförbrukningen exklusive ånggenerering dels för statens vattenfallsverk, dels för enskilda och kommunala företag, dels ock för hela riket. Kurvorna för krafttillgången ha under krigsåren i stort sett hållit sig över kraftförbrukningen, men i mitten av år 1945 började kraftförbrukningen överstiga den normala krafttillgången. Enbart för statens vattenfallsverk uppgick ökningen av kraftförbrukningen under budgetåret 1945/46 till nära 750 MkWh. Denna oväntat stora belastningsökning har bringat upp belastningsnivån 250 å 300 MkWh över vad vattenfallsstyrelsen hösten 1945 räknade med. Ett bedömande av den framtida belastningsutvecklingen måste givetvis bli beroende av en mängd osäkerhetsfaktorer. Detta gäller särskilt de enskilda kraftföretagens produktion och avsättning, som erfarenhetsmässigt uppvisar en starkare konjunktürkänslighet än statens. För statens vattenfallsverks vidkommande synas dock de hittillsvarande erfarenheterna giva stöd för antagandet, att en ökning av kraftförbrukningen med 250 MkWh per år får anses vara i lägsta laget. Å andra sidan torde en genomsnittlig ökning av 400 MkWh per år under en längre följd av år — under de sju senaste budgetåren var medelökningen 375 MkWh — kunna betraktas såsom mindre sannolik. Kraftbalansens utveckling för statens vattenfallsverks vidkommande under dessa båda antaganden framgår av diagrammet. Även om kraftförbrukningen skulle öka med allenast 250 MkWh per år är det tydligt, att ett kraftunderskott kommer att föreligga under de närmaste åren och att man först efter Hölleforsaggregatens insättande kan räkna med att balansen mellan krafttillgång och kraftförbrukning någorlunda återställts. Därvid är att märka, att kraftförbrukningen redan nu ligger på en högre nivå än den som tagits till utgångspunkt för prognosen. Någon torrårsreserv av betydelse synes icke vara att påräkna ens efter insättandet av ett av vattenfallsstyrelsen föreslaget tredje aggregat i Stadsforsen år 1950, såvida icke de gjorda antagandena rubbas i något väsentligt avseende, exempelvis genom ett plötsligt konjunkturomslag.

Det förda resonemanget har lett mig till slutsatsen, att de av vattenfallsstyrelsens nu pågående kraftstationsbyggnader och regleringsföretag, vilka beräknas kunna bli färdigställda fram till år 1950, böra fullföljas i den takt förhållandena medgiva. Jag kommer därför i det följande att förorda anvisande av de av styrelsen för angivna ändamål åskade anslagen allenast med de begränsningar som föranledas av nu kända leveransförseningar. Jag kommer vidare att tillstyrka styrelsens förslag om utökning av ångpanneutrustningen i Västerås ångkraftstation samt insättandet av ett tredje aggregat i Stadsforsens kraftstation.

Utvecklingen av kraftbalansen från och med år 1950 domineras av utbyggnaden av Harsprånget. Detta företag är av sådan omfattning att det bör bedömas mot bakgrunden av krafttillgång och kraftförbrukning i hela riket. Till belysande härav har jag å diagrammet låtit inlägga prognoslinjer för kraftförbrukning och krafttillgång i hela riket under antagande att utveck-

lingen för enskilda och kommunala företag skulle fortgå enligt samma alternativ som antagits för statens vattenfallsverk. Man erhåller då en undre och en övre gränslinje för den framtida kraftförbrukningen i hela landet, motsvarande en årlig ökning av 500 respektive 800 MkWh. Dessa prognoslinjer äro givetvis, som jag förut framhållit, osäkra och avse endast att belysa tänkbara alternativ för utvecklingen. Om kraftförbrukningen i början av 1950-talet skulle komma att ligga på en nivå motsvarande en genomsnittlig ökning av omkring 500 MkWh/år från år 1945 räknat, skulle den fullständiga utbyggnaden av Harsprånget komma att medföra en reserv under normalår av ca 2 000 MkWh, motsvarande i runt tal 12 % av den totala produktionen. Om man i stället utgår från en årlig ökning i kraftförbrukningen av omkring 800 MkWh och antager att denna ökning mot slutet av 1940-talet kommer att avbrytas av en lågkonjunktur av ungefär samma intensitet som den under åren 1930—1932 samt därefter fortsätta liksom tidigare, skulle reserven bli omkring 1 500 MkWh. En reserv av angiven storleksordning torde dock icke få anses vara anmärkningsvärt stor om hänsyn toges till den inverkan ett eller flera torrår kan få på kraftproduktionen. Jag finner mig ur angivna synpunkter ha anledning räkna med, att en utbyggnad nu av Harsprånget även under ogynnsamma förhållanden skall visa sig vara fullt försvarlig. Vad som här kan diskuteras är möjligheten att, med hänsyn till rådande läge på arbetsmarknaden och belastningen på verkstadsindustrien, förlänga byggnadstiden vid Harsprånget ett eller annat år. Jag skall senare återkomma till arbetskrafts- och materialfrågorna och uppehåller mig därför nu endast vid kraftförsörjningssynpunkterna. Därvid är till en början att märka, att även om kraftförbrukningen från nuvarande läge fram till år 1950 skulle bli något lägre än 800 MkWh per år, skulle den normala krafttillgången komma att ligga under den antagna förbrukningen ända till dess att Harsprångets första aggregat kan tagas i bruk. Vid denna tid skall emellertid Norrbottens järnverk enligt föreliggande planer stå färdigt, och detta tager en icke obetydlig del av aggregatets energiproduktion i anspråk. Om det första aggregatet icke skulle kunna tagas i bruk förrän ett år senare, måste man räkna med att kraft behöver överföras från mellersta till övre Norrland. Möjligheterna härför äro emellertid även beroende av kraftbehovens utveckling i de mellersta och södra delarna av landet. Ehuru en beräknad ökning av kraftförbrukningen av storleksordningen 800 MkWh/år enligt nuvarande erfarenheter får anses lämna en viss säkerhetsmarginal, kan dock kraftsituationen under förutsättning av en någorlunda stabil konjunktur i början av 1950-talet bliva sådan att svårigheter att trygga kraftförsörjningen kunna uppstå under ett torrår. Vid ett övervägande av här berörda förhållanden har jag kommit till den slutsatsen att ett uppskjutande av utbyggnaden av Harsprångets kraftstation ett år skulle innebära så stora risker att jag icke anser mig böra tillstyrka att så sker. Ett dylikt uppskov skulle för övrigt möjliggöra en minskning av arbetskraftbehovet vid Harsprånget med allenast omkring 200 man. Då tillverkningen av generatorerna icke kommer att påbörjas förrän år 1949, har ett uppskov icke heller någon betydelse för belastningen å den elektriska industrien under de närmaste två åren, utom såvitt angår själva konstruktionsarbetet. Jag kommer senare i dag att tillstyrka, att de av vattenfallsstyrelsen äskade anslagen för den fortsatta utbyggnaden av Harsprångets kraftstation anvisas med av styrelsen föreslagna belopp.

I likhet med vattenfallsstyrelsen anser jag det däremot icke nödvändigt att under nästa budgetår igångsätta något nytt kraftstationsbygge. Jag har icke heller ansett erforderligt att förberedelsearbetena vid Källforsen under nästa budgetår bedrivas i större omfattning än det redan anvisade anslaget av



1 000 000 kronor medgiver. Därest arbetsmarknadsläget skulle utvecklas på sådant sätt att behov skulle uppstå att i större omfattning sysselsätta friställd arbetskraft, torde detta utan alltför stor tidsutdräkt kunna ske vid Kilforsen även om förberedelsearbetena begränsas på sätt jag nu föreslagit.

Beträffande arbetskraftsfrågorna har arbetsmarknadskommissionen framhållit, att arbetsstyrkan vid vattenfallsstyrelsens anläggningsarbeten i kraftstationer och regleringsföretag den 1 juli 1946 utgjorde omkring 2 150 man och att en ökning av arbetsstyrkorna på byggnadsplatserna skulle bli erforderlig för utförande av det av styrelsen föreslagna byggnadsprogrammet. Enligt vad jag inhämtat från vattenfallsstyrelsen var arbetsstyrkan vid den av kommissionen angivna tidpunkten lägre än normalt. Redan på hösten 1946 var arbetarantalet 2 400, och styrelsen räknar med att icke behöva öka arbetsstyrkan utöver nämnda antal. Med hänsyn härtill föranleder kommissionens yttrande icke något vidare uttalande från min sida. Vad industrikommissionen anfört rörande materielåtgången har icke heller givit mig anledning till erinran.

Vad härefter angår *kraftstationen vid Jösseforsen* har riksdagen för ifrågavarande utbyggnad för budgetåret 1946/47 anvisat ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor. Anslaget utgör en första del av en investering av 2 700 000 kronor, avsedd såsom statsverkets bidrag till Billeruds aktiebolag, som äger anläggningen, för utbyggnad i större omfattning än bolaget för egen del avsett. Kraftstationen skall emellertid drivas av statens vattenfallsverk. För nästa budgetår har vattenfallsstyrelsen för ändamålet äskat 500 000 kronor, vilket äskande departementschefen tillstyrkt.

Vattenfallsstyrelsens förslag beträffande investeringar för kraftstationer upptar för nästa budgetår icke anslag till någon ny kraftstation. Huvudparten av de av styrelsen föreslagna investeringarna avser fortsättande av de tidigare beslutade statliga kraftstationerna vid Forsmoforsen, Hölleforsen och Harsprånget samt kraftstationen vid Jösseforsen, som befinner sig i enskild ägo men utbygges med statsverkets medverkan och som avses att drivas i vattenfallsverkets regi. Vattenfallsstyrelsen har för angivna ändamål äskat anslag med tillhoppa 30,5 miljoner kronor, i vilket förslag departementschefen icke gjort annan ändring än att anslaget till kraftstationerna vid Forsmoforsen och Hölleforsen minskats med 1 miljon kronor vardera till 4 miljoner respektive 9 miljoner kronor. Till kraftstationen vid Harsprånget har departementschefen i enlighet med vattenfallsstyrelsens förslag tillstyrkt ett anslag av 15 miljoner kronor samt till kraftstationen vid Jösseforsen ett anslag av 500 000 kronor. Med erinran att innevarande års riksdag å tilläggsstat anvisat 8 miljoner kronor till kraftstationen vid Harsprånget, får utskottet tillstyrka de av departementschefen nu framlagda förslagen om anvisande av fortsättningsanslag till nämnda kraftstationer.

Utskottet.

1946 års riksdag har fattat beslut om insättande av ett sjätte maskinaggregat i Västerås ångkraftstation samt ett nionde maskinaggregat och en ny tresfasgenerator i Porjus kraftstation. Departementschefen har nu i enlighet med av vattenfallsstyrelsen framlagt förslag förordat anvisande av slutanslag med 1,6 miljoner kronor till maskinaggregatet i Västerås ångkraftstation och med

800 000 kronor till maskinaggregat i Porjus kraftstation samt ett fortsättningsanslag av 150 000 kronor till trefasgeneratoren i Porjus kraftstation. Utskottet finner sig böra tillstyrka vad departementschefen sålunda förordat. Riksdagen har å tilläggsstat för innevarande budgetår anvisat ett anslag av 1 miljon kronor till ny ångpanna i Västerås ångkraftstation. Enligt vad utskottet inhämtat från vattenfallsstyrelsen torde den totala kostnaden för denna anläggning komma att uppgå till 5 miljoner kronor. Utskottet tillstyrker, att ett fortsättningsanslag av 2,5 miljoner kronor, vilket äskats av vattenfallsstyrelsen och tillstyrkts av departementschefen, anvisas för nästa budgetår.

Den enda nya anläggning vid vattenfallsverkets kraftstationer, vartill medel nu äskas men varom beslut tidigare icke fattats, är ett av vattenfallsstyrelsen föreslaget tredje maskinaggregat i Stadsforsens kraftstation. Denna kraftstation har för närvarande två maskinaggregat och en utbyggnadsvattenmängd av 350 m³ per sekund, medan den längre ned i Indalsälven liggande Hölleforsens kraftstation utföres med tre aggregat och en utbyggnadsvattenmängd av 525 m³ per sek. Det tredje aggregatet i Stadsforsen är avsett att utföras för en vattenmängd av 175 m³ per sek., och efter insättande av detta aggregat skulle alltså vattenmängden vid Stadsforsen kunna fullständigt utnyttjas. En sådan utbyggnad synes utskottet ändamålsenlig. Med hänsyn till vad departementschefen inledningsvis anfört rörande kraftbalansens sannolika utveckling fram till dess Harsprångets första aggregat kan igångsättas anser sig utskottet böra tillstyrka att det äskade beloppet, 1,5 miljoner kronor, anvisas för nästa budgetår.

Under förevarande punkt hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Kraftstation vid Jösseforsen* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

86:o) **Ett sjätte maskinaggregat vid Västerås ångkraftstation.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 86, s. 144 och 145), hemställa,

att riksdagen må till *Ett sjätte maskinaggregat i Västerås ångkraftstation* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 600 000 kronor.

87:o) **Ny ångpanna i Västerås ångkraftstation.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 87, s. 145), hemställa,

att riksdagen må till *Ny ångpanna i Västerås ångkraftstation* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 2 500 000 kronor.

88:o) **Kraftstation vid Forsmoforsen.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 88, s. 146 och 147), hemställa,

att riksdagen må till *Kraftstation vid Forsmoforsen* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 4 000 000 kronor.

89:o) **Kraftstation vid Hölleforsen.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 89, s. 147 och 148), hemställa,

att riksdagen må till *Kraftstation vid Hölleforsen* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 9 000 000 kronor.

90:o) **Ett tredje maskinaggregat i Stadsforsens kraftstation.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 90, s. 148 och 149), hemställa,

att riksdagen må till *Ett tredje maskinaggregat i Stadsforsens kraftstation* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 500 000 kronor.

91:o) **Kraftstation vid Harsprånget.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 91, s. 149 och 150), hemställa,

att riksdagen må till *Kraftstation vid Harsprånget* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 15 000 000 kronor.

92:o) **Ett nionde maskinaggregat i Porjus kraftstation.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 92, s. 151), hemställa,

att riksdagen må till *Ett nionde maskinaggregat i Porjus kraftstation* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 800 000 kronor.

93:o) **Ny trefasgenerator i Porjus kraftstation.** Under åberopande av vad utskottet anfört under punkten 85:o) får utskottet, med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag (punkt 93, s. 151), hemställa,

att riksdagen må till *Ny trefasgenerator i Porjus kraftstation* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 150 000 kronor.

94:o) **Reglering av sjöar inom Indalsälvens flodområde.** Kungl. Maj:t har (punkt 94, s. 152) föreslagit riksdagen att till Reglering av sjöar inom Indalsälvens flodområde för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

Till förevarande ändamål ha anslag tidigare anvisats till sammanlagt belopp av 7 710 540 kronor.

Vattenfallsstyrelsen har meddelat, att styrelsens kapitalandel i regleringsföretaget beräknas komma att uppgå till ungefär 8 205 000 kronor den 30 juni 1948, på grund varav ytterligare anslag erfordrades med 500 000 kronor.

Departementschefen har tillstyrkt anvisandet av nämnda belopp.

Utskottet.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Reglering av sjöar inom Indalsälvens flodområde* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

95:o) **Regleringsåtgärder i Ångermanälvens flodområde.** Kungl. Maj:t har, (punkt 95, s. 153 och 154) föreslagit riksdagen att till Regleringsåtgärder i Ångermanälvens flodområde för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

Till förevarande ändamål ha anslag tidigare anvisats med tillhoppa 10 000 000 kronor.

Vattenfallsstyrelsen har nu äskat anslag med 3 000 000 kronor till dels ett fortsättande av regleringen av vissa sjöar i Fjällsjöälven, dels påbörjande av Vojmsjöns reglering, dels ock vissa med Faxälvens reglering sammanhängande åtgärder.

Departementschefen har anfört bland annat följande.

Vad först angår regleringen i Fjällsjöälven föreligger en regleringsplan, vars genomförande beräknats draga en kostnad av omkring 12 000 000 kronor, varav 10 000 000 kronor redan anvisats av riksdagen. Jag har intet att erinra mot att medel anvisas för fortsättande av denna reglering.

För Vojmsjöns reglering har förslag upprättats, och kostnaderna ha beräknats till omkring 5 500 000 kronor. Jag tillstyrker, att medel för påbörjande av arbetena ställas till förfogande under nästa budgetår.

Beträffande det av vattenfallsstyrelsen ifrågasatta utnyttjandet av sjöregleringarna i övre Faxälven för Nämfors- och Forsmoforsstationerna föreligger ännu icke några kostnadsberäkningar. Om riksdagen icke finner anledning till erinran däremot, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att, sedan styrelsen förebragt närmare utredning i ärendet, pröva frågan om statens deltagande i Faxälvsregleringarna. Jag förutsätter därvid att medelsbehovet under nästa budgetår skall kunna tillgodoses inom ramen för det av styrelsen nu äskade anslaget. Frågan om fortsatt medelsanvisning till förevarande ändamål torde framdeles få anmälas för riksdagen.

Mot styrelsens beräkningar rörande medelsbehovet för nästa budgetår till regleringsåtgärder i Ångermanälvens flodområde synes intet vara att erinra.

Under förevarande rubrik har Kungl. Maj:t äskat medel till fortsättande av regleringen i Fjällsjöälven och påbörjande av Vojmsjöns reglering, varjämte ifrågasatts att sjöregleringarna i övre Faxälven skulle utnyttjas för Nämfors- och Forsmoforsstationerna. Utskottet, som ej funnit anledning till erinran mot att frågan om statens deltagande i Faxälvsregleringarna må prövas av Kungl. Maj:t, tillstyrker att det under förevarande rubrik äskade anslaget, 3 000 000 kronor, anvisas för nästa budgetår.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Regleringsåtgärder i Ångermanälvens flodområde* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

96:o) **Åtgärder och ersättningar för flottning och fiske i Lule älv.** Kungl. Maj:t har (punkt 96, s. 154—156) föreslagit riksdagen att till Åtgärder och ersättningar för flottning och fiske i Lule älv för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

Till förevarande ändamål ha tidigare utgått sammanlagt 1 400 000 kronor från anslaget till mindre utvidgningar av förefintliga kraftstationsanläggningar och Mindre regleringsföretag m. m., vilket anslag numera uppgått i statens vattenfallsverks dispositionsanslag.

Vattenfallsstyrelsen har hemställt, att för nästa budgetår ett anslag av 1 000 000 kronor måtte anvisas under förevarande rubrik. Till stöd härför har styrelsen anfört, att årsregleringen och korttidsregleringen i Lule älv visat sig ha vållat betydande olägenheter, vilka icke blivit tillräckligt beaktade när regleringsutvidgningarna vid Suorva och Porjus planerats och beslutats. Man hade då icke förutsett, att så stora kostnader skulle uppstå för avhjälpande av skador respektive för ersättning för sådana, som nu syntes bliva fallet. Anspråken på ersättning uppginge sammanlagt till 3 à 4 miljoner kronor, men det vore ännu oklart huru stor totalersättning, som slutligen komme att utgå. Kostnaderna vore icke av den storleksordning, att de rubbade det förhållandet att nyssnämnda regleringar vore ekonomiskt gynnsamma.

Departementschefen har tillstyrkt vattenfallsstyrelsens anslagsäskande.

Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Åtgärder och ersättningar för flottning och fiske i Lule älv* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

97:o) **Distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk.** Kungl. Maj:t har (punkt 97, s.156—164) föreslagit riksdagen att till Distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 45 700 000 kronor.

Till förevarande ändamål har riksdagen senast för budgetåren 1944/45—1946/47 anvisat respektive 17 000 000 kronor, 20 500 000 kronor och 37 500 000 kronor.

Vattenfallsstyrelsen har för nästa budgetår hemställt om anvisande av anslag för ändamålet med 46 000 000 kronor.

Av de i vattenfallsstyrelsens petita upptagna arbetena äro stamlinjerna Hjalta—Stadsforsen, Ånge—Västerås samt Hallsberg—Nässjö sådana anläggningar vilka enligt statsmakternas beslut skola byggas och drivas av staten. Den sammanlagda anläggningskostnaden har beräknats till 24 800 000 kronor, varav 12 500 000 kronor anvisats för budgetåren 1945/46 och 1946/47. De å nästa budgetår belöpande kostnaderna för dessa linjer ha beräknats till 5 700 000 kronor.

Styrelsen har vidare framlagt förslag om byggande av en ny stamlinje Harsprånget—Midskog—Hallsberg för en överföring av 350 kV. Kostnaderna för denna linje beräknas till 71 000 000 kronor, vartill komme omkring 10 000 000 kronor för transformatoranläggningar i Midskog och Hallsberg. Av totalbeloppet beräknas 15 000 000 kronor komma att erfordras för budgetåret 1947/48. Beträffande övriga anläggningar, som ingå i vattenfallsstyrelsens investeringsprogram, må hänvisas till redogörelsen i statsverkspropositionen.

Departementschefen har tillstyrkt vattenfallsstyrelsens förslag utom i vad avser ett belopp av 300 000 kronor för anläggningar för järnvägs elektrifiering.

Utskottet.

Kungl. Maj:ts medelsäskande för nästa budgetår till distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk överstiger med 8,2 miljoner kronor det för innevarande budgetår anvisade anslaget. Av medelsbehovet hänföra sig 5,7 miljoner kronor till sådana stamlinjer, vilka enligt statsmakternas beslut skola byggas och drivas av staten. Den mest kostnadskrävande av de i Kungl. Maj:ts förslag ingående nya anläggningarna är den nya stamlinjen Harsprånget—Midskog—Hallsberg, vilken beräknas draga en kostnad av 71 miljoner kronor, vartill komma omkring 10 miljoner kronor för vissa transformatoranläggningar. Av totalbeloppet skulle 15 miljoner kronor komma att erfordras för budgetåret 1947/48. Utskottet har ej funnit anledning till erinran mot vad departementschefen i nu förevarande delar eller i övrigt föreslagit under denna punkt.

Utskottet får alltså med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställa,

att riksdagen må till *Distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 45 700 000 kronor.

98:o) **Inköp av vattenfall och fastigheter.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 98, s. 164 och 165) hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Inköp av vattenfall och fastigheter* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

99:o) **Statens vattenfallsverks dispositionsanslag.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 99, s. 165 och 166) och under erinran, att riksdagen å tilläggsstat II till riksstaten för innevarande budgetår för ifrågavarande ändamål anvisat ett investeringsanslag av 3 miljoner kronor, hemställer utskottet,

att riksdagen må såsom *Statens vattenfallsverks dispositionsanslag* för budgetåret 1947/48 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

Stockholm den 4 mars 1947.

På statsutskottets vägnar:

J. B. JOHANSSON.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar Johan Bernhard Johansson, Larsson, Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Heiding, Gustaf Iwar Anderson, fröken Andersson, herrar Gillström, Hesselbom, Wetter, Ivar Persson och Lundgren; samt

från andra kammaren: herrar Eriksson i Stockholm, Malmborg i Skövde, Falla, Andersson i Malmö, Rubbestad, Mårtensson, Wallentheim, Staxäng, Lindholm, Pettersson i Dahl, Åkerström och Thapper.

477880. Stockholm, Isaac Marcus Boktryckeri-Aktiebolag, 1947.