

Nr 57.

Av herr **Velander**, om ianspråktagande av anslaget till ostkustbanans elektrifiering.

Av statsverkspropositionen framgår, att det är mycket avsevärda nedskärningar av de statliga investeringarna, som regeringen nu föreslår.

Såsom det ekonomiska läget på grund av skilda orsaker utvecklats, är det förvisso ofrånkomligt att vidtaga en kraftig åtstramning av investeringarna såväl inom det enskilda näringslivet som inom den statliga och kommunala verksamheten. För att denna inskränkning icke skall åstadkomma mera ont än gott, synes det emellertid angeläget att icke gå fram alltför schablonmässigt utan i stället i förväg så långt görligt söka bedöma verkningarna av en större eller mindre nedskärning av investeringarna inom olika verksamhetsområden och sedan i möjligaste mån rätta sitt handlande efter vad en sådan undersökning givit vid handen.

Ett studium av statsverkspropositionen utvisar hur hårt nedskärningarna gått fram även på kommunikationernas område, särskilt beträffande vägväsendet och järnvägarna. Med hänsyn till kommunikationernas utomordentliga betydelse för såväl näringsliv som samhällslivet i övrigt synes det kunna starkt ifrågasättas, om icke just på dessa områden nedskärningarna drivits så långt, att de, om de i sin helhet genomföras, komma att medföra alltför menliga verkningar.

I det följande skola något närmare beröras förhållandena beträffande statens järnvägar.

Vad SJ angår har regeringen skurit ned järnvägsstyrelsens krav med icke mindre än omkring 33 miljoner kronor. Över hela linjen märkas spår av dessa prutningar. Så går nedskärningen ut både över praktiskt taget alla slag av rullande materiel och vidare över sådana viktiga arbeten som banförstärkningar, dubbelspårsbyggen och utvecklingen av den elektriska bandriften.

Det må här erinras om den oerhörda påfrestningen under krigsåren av såväl rullande materiel som bana och spår och den därmed följande allvarliga förslitningen av hela utrustningen. Det förtjänar ihågkommas, att under hela det senaste decenniet järnvägarna haft att besörja en trafik av sådan omfattning som aldrig tidigare. Redan detta förhållande måste mana till särskild försiktighet i fråga om nedprutningar på detta område utöver vad den ansvariga statsbaneledningen ansett tillrädligt.

Därtill kommer emellertid ytterligare en utomordentligt viktig faktor. För att vårt land skall kunna komma ut ur de nuvarande ekonomiska svårigheterna måste nationens alla strävanden under de närmaste åren gå ut på att söka få upp vår produktion och alldeles särskilt vår export, så mycket som över huvud taget är möjligt. Detta har ju vid olika tillfällen även från rege-

ringens egen sida med skärpa framhållits. Det måste under sådana förhållanden vara av synnerlig vikt, att landets transportväsen hålles på en så hög nivå och ges en sådan kapacitet, att denna produktionsökning icke hindras eller försvåras. Hur viktigt det är, att järnvägarna icke bli någon produktionens flaskhals torde väl ligga i öppen dag. En alltför kraftig beskäring av investeringarna innebär emellertid en allvarlig risk för att just detta blir fallet.

Att ett högt utvecklat järnvägsväsen är av största betydelse för höjandet av landets näringsliv över huvud och för utvecklingen i olika landsändar lär väl ingen numera vilja bestrida. Särskilt allvarligt är med hänsyn härtill, att vad som nu eftersättes i fråga om underhåll och behövlig upprustning måste få konsekvenser för långliga tider framåt. Det går nämligen icke att ens tillnärmelsevis lika snabbt ta igen vad som till äventyrs eftersättes. Det har en mångårig erfarenhet klart visat.

Här skola något närmare beröras de ofördelaktiga ekonomiska återverkningarna för statsbaneföretaget och allmänheten av en alltför stark återhållsamhet i fråga om sådana önskvärda upprustnings- och förbättringsarbeten som järnvägs elektrifieringen, vilken för närvarande hotar att helt strypas, när nu pågående, långsamt bedrivna arbeten blivit avslutade.

Det är väl bekant, att denna utveckling och detta avbrott i en för våra förhållanden så naturlig rationaliseringsåtgärd som banelektrifieringen väckt starka betänkligheter och vållat allvarlig besvikelse i stora delar av vårt land. Regeringens vägran att trots upprepade framställningar från järnvägsstyrelsens sida låta SJ disponera det av riksdagen beviljade begynnelseanslaget för ostkustbanans elektrifiering har icke minst väckt mycken kritik, helst som denna vägran direkt föranlett järnvägsstyrelsen att även avstå från att upprepa sina i skrivelse till Kungl. Maj:t den 31 augusti 1946 framlagda yrkanden på fortsatt banelektrifiering.

Vad ett stoppande av järnvägs elektrifieringen skulle betyda rent ekonomiskt för SJ belystes av den nyligen avgångne statsbaneförvaltningschefen i samband med den senaste elinvigningen. Han framhöll bl. a., att om den hittills genomförda järnvägs elektrifieringen hade varit ogjord, så skulle driftutgifterna för SJ per år ha legat bortåt 200 miljoner kronor högre än vad nu är fallet. För att förräntningskravet skulle ha kunnat upprätthållas hade detta varit liktydigt med att en ytterligare taxehöjning på bortåt 30 % varit nödvändig. Detta säger ju åtskilligt om de ofördelaktiga återverkningarna på SJ:s ekonomi av de signalerade inskränkningarna i järnvägs elektrifieringen. Att de dessutom innebära kännbara nackdelar för trafikanterna ligger i öppen dag.

Man får alltså konstatera, att elektrifieringsarbetenas fortsatta bedrivande är en angelägenhet av största betydelse för såväl statens järnvägar som för folkhushållningen över huvud taget. Viktigt är därför att allt göres för att banelektrifieringen icke avbrytes. Av denna anledning bör undersökas, huru förutsättningarna för fortsatt elektrifiering nu ligga till och om några förändringar inträtt, sedan järnvägsstyrelsen i augusti 1946 framlade sitt program för dessa arbeten.

I det nu nämnda hänseendet är åtminstone en omständighet värd att beaktas. Enligt vad jag inhämtat räknades det sålunda i nyssnämnda elektrifieringsprogram med att loktyper av nuvarande utförande med relativt högt axeltryck skulle komma till användning även på de i programmet upptagna linjerna. Dessa linjers banöverbyggnad är i allmänhet förhållandevis svag, varför betydande investeringar måste göras i banförbättringsarbeten, om dylika loktyper skulle komma till användning. Med hänsyn härtill har sedermera inom järnvägsstyrelsen undersökts, om det icke vore möjligt att konstruera en ny loktyp, som med tillräcklig kapacitet för förutsedda arbetsuppgifter skulle kunna givas sådant lägre axeltryck, att banförbättringsarbetena kunde avsevärt begränsas. Därigenom skulle utom kostnadsbesparing även uppnås en minskning av dels anspråken på nytillverkning av räler, dels behovet av arbetskraft för banans upprustning.

Undersökningen lär ha visat, att konstruktionen av en loktyp med sådana gynnsamma egenskaper icke skulle vålla några principiella svårigheter, varför särskilda sakkunniga erhållit i uppdrag att i samråd med vederbörande tillverkare utarbeta detaljprogrammet.

Användningen av denna nya lokomotivtyp skulle alltså möjliggöra mindre investeringsbehov, mindre anspråk på rälstillverkning samt mindre behov av arbetskraft för banans upprustning än vad i 1946 års utredning beräknats. De vinster, i olika avseenden, som på detta sätt skulle uppnås, ha uppgivits bliva betydande.

Av det sagda framgår således, att förutsättningarna för elektrifieringsarbetenas fortsättande i vissa viktiga avseenden ändrats i gynnsam riktning sedan 1946. Givetvis finge det förutsättas, att arbetena tills vidare bedreves i långsamt tempo.

Därest elektrifieringen finge fullföljas på detta sätt, uppstode inga nya anspråk på investeringsstaten vare sig för innevarande eller nästa budgetår, enär det av riksdagen redan anvisade begynnelseanslaget på tre miljoner kronor för ostkustbanans elektrifiering finnes disponibelt. Detta anslag har, såsom ovan framhållits, hittills icke kunnat tagas i bruk, enär riksdagen förutsett, att därtill skulle fordras Kungl. Maj:ts medgivande, vilket trots upprepade framställningar från järnvägsstyrelsens sida ännu icke lämnats.

I betraktande av dessa i viss mån ändrade förutsättningar torde det finnas anledning för Kungl. Maj:t att taga frågan under omprövning.

Med stöd av vad sålunda anförts hemställes,

att riksdagen i anledning av vad i statsverkspropositionen, kapitalbudgeten, under rubriken Statens järnvägar föreslagits ville hos Kungl. Maj:t hemställa, att frågan om ianspråktagande av det av riksdagen år 1947 beslutade begynnelseanslaget på 3 miljoner kronor för ostkustbanans elektrifiering snarast möjligt måtte upptagas till förnyad prövning.

Stockholm den 19 januari 1949.

Gustaf Velandér.