

Nr 103.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet m. m.; given Drottningholms slott den 24 februari 1950.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro,

enligt Dess nådiga beslut:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Propositionens huvudsakliga innehåll.

Kungl. Maj:t hemställer om riksdagens bemyndigande att besluta om elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar. Någon nämnvärd ökning av elektrifieringsorganisationen bör såvitt nu kan bedömas ej komma till stånd under nästa budgetår. Elektrifieringsinvesteringarna böra budgetåret 1951/52 kunna hållas vid ungefär nuvarande nivå av 10 miljoner kronor med möjlighet att företaga en ökning till högst 20 miljoner kronor. Takten i de statliga elektrifieringsarbetena kommer att bli beroende av, huruvida elektrifiering kommer att ske jämväl av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar.

*Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför
Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Drottningholms
slott den 24 februari 1950.*

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, ministern för utrikes ärendena UNDÉN, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, WEIJNE, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, fråga om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet m. m. och anför därvid följande.

I. Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet.

Inledning.

Det svenska järnvägsnätet omfattade den 1 januari 1950 16 533 bankm. Härav utgjorde 14 782 bankm statens järnvägars andel. Den elektrifierade banlängden vid landets järnvägar uppgick vid nämnda tidpunkt till 6 175 bankm, varav 5 766 bankm belöpte å statsbanenätet och återstoden å enskilda järnvägar.

Efter senast skedda införlivningar med statsbanenätet av enskilda järnvägar kvarstodo av det år 1939 befintliga enskilda järnvägsnätet om 8 553 bankm i runt tal 22 % i enskild ägo.

Bland de kvarstående 16 järnvägsförvaltningarna, varav 7 normal- och 9 smalspåriga, förekomma följande järnvägar med inkomster överstigande 1 miljon kronor, nämligen

	Trafikinkomster Milj. kr. år 1948
Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar (delvis elektrifierade)	19,5
Stockholm—Roslagen (delvis elektrifierade)	10,4
Östergötlands smalspåriga järnvägar (delvis elektrifierade)	7,3
Nordmark—Klarälven (elektrifierade)	4,4
Nora Bergslags	3,6
Stockholm—Nynäs	3,5
Stockholm—Saltsjön (elektrifierade)	2,0
Dala—Ockelbo—Norrundet	1,3

Jag övergår härefter till den nu aktuella frågan om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet och erinrar härvid till en början om att järnvägsstyrelsen med skrivelse den 31 augusti 1946 framlagt förslag om fortsatt elektrifiering

av statsbanenätet. Förslaget omfattade elektrifiering av 13 särskilda ban- delar om sammanlagt 1 244 bankilometer för en beräknad kostnad vid då- varande prisläge av 165 miljoner kronor. Efter remissbehandling anmäl- des förslaget för Kungl. Maj:t den 14 februari 1947, varvid Kungl. Maj:t be- slöt föreslå riksdagen medgiva att den till grund för då gällande allmänna beredskapsstat liggande investeringsplanen för statens järnvägar finge änd- ras i enlighet med vad jag till statsrådsprotokollet förordat. Förslaget inne- bar, att det å den allmänna beredskapsstaten uppförda anslaget till Elektri- fiering å 25 miljoner kronor skulle, under de för anslagets användande gäl- lande förutsättningarna, få disponeras för förberedande arbeten med ban- elektrifiering på de i järnvägsstyrelsens plan upptagna sträckorna. Kungl. Maj:ts förslag bifölls av riksdagen.

Sedan 1947 års riksdag medgivit, att sammanlagt 3 miljoner kronor av vissa å äldre elektrifieringsanslag reserverade medel finge disponeras för förberedande arbeten med fortsatt elektrifiering av statsbanenätet, har 1948 års riksdag, i samband med att nämnda medel reglerats som besparing över titeln lånemedel, efter förslag av Kungl. Maj:t å riksstaten för budgetåret 1948/49 anvisat ett investeringsanslag av 3 miljoner kronor till Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet.

1949 års riksdag har vidare (skrivelse nr 34) uttalat, att ett principbe- slut snarast möjligt vore önskvärt om det fortsatta elektrifieringsprogram- met inom ramen för kommunikationsdepartementets samlade investerings- verksamhet.

Genom beslut den 6 maj 1949 har Kungl. Maj:t uppdragit åt järnvägs- styrelsen att — under beaktande av den senaste utvecklingen på lokteknik- ens område samt möjligheterna att såvitt möjligt nedbringa behovet av materiel och råvaror, varå knapphet kan förutses föreligga — upprätta och till Kungl. Maj:t inkomma med en av vederbörliga kostnads- och räntabi- litetskalkyler åtföljd förnyad plan för den fortsatta elektrifieringen av det svenska statsbanenätet.

Järnvägsstyrelsens framställning.

Med skrivelse den 3 december 1949 har järnvägsstyrelsen framlagt den begärda planen för fortsatt elektrifiering samt hemställt, att till elektrifi- ering av i första hand linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta— Karlskrona med Emmaboda—Kalmar måtte för budgetåret 1950/51 anvi- sas ett investeringsanslag av 3 000 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen framhåller inledningsvis, att sedan den 31 augusti 1946, då järnvägsstyrelsen framlade sitt senaste program för fortsatt elekt- rifiering av det svenska statsbanenätet, en del förändringar inträtt i avseen- de på såväl trafikens omfattning som de tekniska och ekonomiska förutsätt- ningarna för programmets genomförande. Härav följer, att en elektrifi- eringskalkyl, baserad på numera rådande förhållanden, kan förväntas ge andra resultat än dem, som framlades i augusti 1946. För de förändringar,

som sålunda inträtt, lämnas till en början en redogörelse under punkterna 1—4. Under punkten 5 framlägges en räntabilitetskalkyl för det fortsatta elektrifieringsarbetet. Punkten 6 upptager vissa beräknade personalbesparingar vid det framlagda elektrifieringsprogrammets genomförande. Under punkten 7 redogöres för vissa andra aktuella elektrifieringsprojekt och sista punkten innehåller en sammanfattning av järnvägsstyrelsens förevarande framställning.

1. *Trafikens omfattning.* Järnvägsstyrelsen framhåller, att utfallet av en elektrifieringskalkyl i hög grad beror på omfattningen av den trafik, på vilken kalkylen baseras. Såväl den i augusti 1946 genomförda kalkylen som de närmast dessförinnan utförda beräkningarna för redan beslutade och nu helt eller delvis färdigställda elektrifieringsarbeten grundades på 1938 års trafikförhållanden. Enär man sålunda hänförde dessa till en och samma tidsperiod, kunde resultaten betraktas såsom vägledande, när det gällde att bedöma angelägenhetsgraden av de uppställda projekten. Olägenheten var emellertid, att dessa resultat blevo verklighetsfrämmande i fråga om såväl anläggningskostnadernas storlek som de undersökta projektens lönsamhet i den mån 1938 års trafikvolym icke längre kunde anses representativ. Med de betydande trafikstegringar, som inträtt efter år 1938, kan det därför finnas skäl att överväga, huruvida icke en förnyad kalkyl för de nu aktuella elektrifieringsprojekten bör baseras på en större trafikvolym än den, som förelåg sistnämnda år. Beslutar man sig härför, gäller det närmast att bedöma omfattningen av den trafikvolym, på vilken den nya kalkylen skall grundas. Det kan då vara av intresse att erinra om trafikutvecklingen i stort vid landets samtliga järnvägar utom malmbanan, som i detta sammanhang torde böra lämnas utanför jämförelsen, under den tidsperiod, som förflutit sedan år 1938. Några uppgifter härom återfinnas i tabell 1.

Tabell 1.

Trafikens utveckling under åren 1938—1948 vid landets samtliga järnvägar (malmtransporterna vid malmbanan ej medräknade).

Trafikens art	I % av 1938 års värde			
	1938	1943	1947	1948
Persontrafik i bruttotonkm	100	132	167	171
» » nettotonkm	100	197	200	202
Godstrafik i bruttotonkm	100	182	179	169
» » nettotonkm	100	197	190	179
Total trafik i bruttotonkm	100	158	173	170
» » » nettotonkm.....	100	197	191	180

Tabellen visar, att den totala trafiken, räknad i nettotonkilometer — det mått, som bäst återger omfattningen av det tillgodosedda transportbehovet — var större under högrafikåret 1943 än under år 1947. Detsamma gäller

godstrafiken, medan persontrafiken fortsatt att stiga, ehuru krisårens militärtransporter i allt väsentligt sedermera bortfallit. Utsträckes granskningen till att omfatta även år 1948 och de sju första månaderna av år 1949, skall man finna, att denna tendens alltjämt gör sig gällande. I nettotonkilometer räknat får man sålunda för år 1949 räkna med en persontrafik, som med mer än 100 % överstiger värdet för år 1938, medan godstrafiken, fortfarande exklusive malmtrafiken på malmbanan, torde komma att stanna vid omkring 170 % av 1938 års värde.

Den hitintills iakttagna stegringen av persontrafiken torde till stor del finna sin förklaring i den allmänna höjningen av de bredare befolkningslagrens sociala och ekonomiska standard, varigenom gynnsammare förutsättningar successivt skapats för ökad reseverksamhet. Därest denna standard förutsättes åtminstone bibehållen, finnes knappast anledning att räkna med någon nämnvärd nedgång i persontrafiken. I de nu aktuella elektrifieringskalkylerna bör man alltså för dennas vidkommande kunna räkna med åtminstone 1947 års värden.

Huruvida och i vad mån godstrafiken skall fortsätta att minska ytterligare, kan vara svårt att avgöra. För att icke överdriva lönsamheten i en förhandskalkyl antages godstrafiken i den nu förestående kalkylen främdeles komma att uppgå till i genomsnitt icke mer än 150 % av 1938 års värde, räknat i nettotonkilometer.

Beroende på att den rullande materielen utnyttjas bättre, i den mån trafikvolymen stiger, motsvaras för persontrafikens vidkommande, såsom framgår av tabell 1, en i nettotonkilometer räknad stegring med 100 % av en i bruttotonkilometer räknad ökning med 67 %. Man kan också vad beträffar godstrafiken sluta sig till att en ökning av nettotonkilometertalet med 50 % i förhållande till 1938 års värde innebär en stegring av bruttotonkilometertalet med 43 %.

Utgår man ifrån att en på detta sätt beräknad trafikvolym är representativ för den allmänna utvecklingen vid landets samtliga järnvägar utom malmbanan, gäller det närmast att söka fastställa den individuella utvecklingen på varje särskild, i elektrifieringsprogrammet ingående linje. Man bör därvid utan att riskera större misstag kunna förutsätta dels att 1947 års värden på trafikvolymen på de enskilda linjerna äro lika representativa som motsvarande värde på trafikvolymen i stort, dels att en viss ändring av den totala trafikvolymen medför lika stor procentuell förändring av de enskilda linjernas trafik. Med dessa förutsättningar skall man finna, att trafikvolymen för varje särskild linje bör utgöra 100 % av 1947 års värde (= 167 % av 1938 års värde) för persontrafikens vidkommande samt 80 % av 1947 års värde (= 143 % av 1938 års värde) vad beträffar godstrafiken.

I tabell 2 visas i avrundade tal för varje särskild i elektrifieringsprogrammet ingående linje den på detta sätt framräknade basvolym, som i fortsättningen lägges till grund för kalkylen. Vissa andra uppgifter ha jämväl medtagits i tabellen. Den kommer närmast till användning, när det gäller att beräkna åtgången av kol respektive elektrisk energi för lokdriften.

Tabell 2.
Trafikuppgifter.

Linje	Trafikintensitet, mätt i bruttotonkm i 1000-tal per bankm exkl. bruttotonkm av lok									
	1938 års trafikvolymp	1947 års trafikvolymp				Basvolymp för elektrifieringskalkylen				
		Persontrafik	Gods- trafik	Totalt		Person- trafik = 100 % av 1947 års värde	Gods- trafik = 80 % av 1947 års värde	Totalt		
				Abso- lut värde	I % av 1938 års värde			Abso- lut värde	I % av 1938 års värde	
Gävle—Söderhamn—Kilafors ..	750	600	400	1 000	133	600	320	920	123	
Alvesta—Karlskrona med Em- maboda—Kalmar	660	770	760	1 530	232	770	610	1 380	209	
Söderhamn—Sundsvall C.....	660	600	250	850	129	600	200	800	121	
Ludvika—Tillberga—Sala	550	670	450	1 120	204	670	360	1 030	187	
Sundsvall—Härnösand	650	650	430	1 080	166	650	340	990	152	
Hässleholm—Kristianstad	500	700	700	1 400	280	700	560	1 260	252	
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	810	440	780	1 220	151	440	620	1 060	131	
Härnösand—Långsele	460	530	350	880	191	530	280	810	176	
Borås C—Alvesta.....	520	370	290	660	127	370	230	600	115	
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö	1 040	330	900	1 230	118	330	720	1 050	101	
Ljusdal—Hudiksvall	520	250	380	630	121	250	300	550	106	
Vännäs—Umeå—Holmsund ...	460	380	380	760	165	380	300	680	148	
Mellansel—Örnsköldsvik.....	460	230	670	900	196	230	540	770	167	

2. *Elektroloken och banans upprustning.* Styrelsen erinrar, att i 1946 års program förutsatts, att banan skulle iordningställas för ett belopp av cirka 52 miljoner kronor. Detta belopp fördelade sig sålunda:

Av elektrifieringen betingade ändringar av väg- och järnvägs- broar samt bergrensning i tunnlar	8 160 000
Av företrädesvis försvarstekniska hänsyn föranledda mötes- spårförlängningar på stationer	5 700 000
Av kravet på tyngre och snabbare trafik föranledda arbeten med grundförstärkning, kurvjustering, ballastkomplettering och spåröverbyggnad	38 220 000
Summa kronor	52 080 000

Av dessa tre poster tilldrager sig den sistnämnda särskilt intresse. Den betingades främst därav, att man vid utarbetandet av 1946 års program utgick ifrån, att de i programmet upptagna bandelarna skulle kunna trafikeras med loktyper med samma axeltryck, 17 ton, som nu förekommer på huvudparten av de befintliga elektroloken. Man förutsatte vidare, att hastigheten med dessa lok skulle kunna hållas på i huvudsak samma nivå som på det elektrifierade bannätet i övrigt. Med dessa villkor blevo kostnaderna för banförstärkningsarbetena proportionsvis mycket höga, enär de ifrågavarande bandelarna från början byggts för en lägre trafikstandard än flertalet övriga redan elektrifierade linjer.

Dessa höga banförstärkningskostnader aktualiserade tanken att införa en ny loktyp vid statens järnvägar med lägre axeltryck, 15 ton. Trafiken på flera av de i programmet upptagna linjerna var av sådan karaktär, att den utan svårighet skulle kunna avverkas med dylika lok, som vidare skulle kunna bli allmänt användbara, om de utnyttjades även för viss trafik på förut elektrifierade linjer. Någon tvekan om att dylika lok äro tekniskt och ekonomiskt utförbara föreligger ej. Inom järnvägsstyrelsen arbetar redan sedan något år tillbaka en särskild kommitté med att närmare utarbета data för konstruktionen.

Tabell 3.
Kostnaderna för arbetena i banan.

Linje	1000-tal kronor				Behov av stål i ton	
	Ändring av väg- o. järnvägsbroar samt bergrensning i tunnlar	Förlängning av mötes-spår på stationer	Grundförstärkning, kurvjustering, ballastkomplettering och spåröverbyggn.	Summa	enligt 1946 års kalkyl	enligt modifierat program
Gävle—Söderhamn—Kilafors ..	420	720	2 220	3 360	9 250	2 020
Alvesta—Karlskrona med Emaboda—Kalmar.....	2 220	1 200	1 960	5 380	1 885	1 230
Söderhamn—Sundsvall.....	480	840	2 810	4 130	16 025	2 820
Ludvika—Tillberga—Sala.....	520	960	2 410	3 890	3 730	2 030
Sundsvall—Härnösand.....	690	420	3 020	4 130	515	515
Hässleholm—Kristianstad.....	190	120	410	720	215	215
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden.....	20	—	600	620	400	100
Härnösand—Långsele.....	280	1 200	2 300	3 780	520	520
Borås—Alvesta.....	1 960	600	3 620	6 180	8 920	4 920
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö.....	70	300	970	1 340	455	155
Ljusdal—Hudiksvall.....	110	240	550	900	360	185
Vännäs—Umeå—Holmsund....	2 460	120	60	2 640	1 305	—
Mellansel—Örnsköldsvik.....	380	120	30	530	310	—
Summa	9 800	6 840	20 960	37 600	43 590	14 710

Med dylika lok skulle kostnaderna för banförstärkningsarbetena bli avsevärt lägre än de år 1946 beräknade. Därtill kommer, att förnyelsearbeten, som år 1946 tänktes skola utföras i samband med elektrifieringsarbetena på vissa av de i programmet upptagna linjerna, icke kunnat anstå och därför redan utförts. Även som följd härav minskas de nu aktuella kostnaderna. Den i 1946 års program upptagna totalkostnaden, 52 080 000 kronor, skulle på grund av dessa ändrade förutsättningar numera icke uppgå till högre belopp än 31 370 000 kronor vid 1946 års prisläge. Avsevärda, till cirka 20 % uppgående prisstegringar ha emellertid å andra sidan inträtt under de senaste åren, varför den totala kostnaden för arbeten i banan nu beräknas uppgå till 37,6 miljoner kronor. Hur detta belopp fördelar sig på de olika i 1946 års program upptagna linjerna framgår av tabell 3, som också visar fördelningen av det från cirka 44 000 till omkring 15 000 ton reducerade behovet av stål för ifrågavarande arbeten.

3. *Behovet av elektrolok.* Behovet av elektrolok bestämmes enligt styrelsen i stort sett av tågrörelsen sådan denna mätes i tågkilometer. Dess utveckling för de i 1946 års program upptagna bandelarna framgår av tabell 4, gällande 10-årsperioden 1938—1947.

Tabell 4.
Trafikens omfattning, mätt i tågkilometer per bankilometer.

Linje	Trafikintensitet, mätt i tågkm per bankm och år			
	år 1938	i % av 1938 års värde		
		år 1938	år 1943	år 1947
Gävle—Söderhamn—Kilafors	6 780	100	81	97
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda— Kalmar	5 990	100	102	146
Söderhamn—Sundsvall	4 570	100	90	112
Ludvika—Tillberga—Sala	4 490	100	80	152
Sundsvall—Härnösand	5 410	100	124	137
Hässleholm—Kristianstad	7 270	100	83	138
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Bo- liden	5 080	100	102	163
Härnösand—Långsele	4 970	100	117	141
Borås—Alvesta	5 370	100	86	121
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan --Filipstad Ö	6 250	100	115	165
Ljusdal—Hudiksvall	4 460	100	126	150
Vännäs—Umeå—Holmsund	6 000	100	113	175
Mellansel—Örnsköldsvik	4 520	100	113	239
Samtliga ovannämnda linjer	5 394	100	99	139
Trafikintensiteten mätt i bruttotonkilo- meter per bankilometer och år för samtliga ovannämnda linjer i % av 1938 års värde		100	139	165

Tabellen visar, att tågrörelsen höll sig vid i det närmaste samma värde år 1943 som år 1938, ehuru trafikvolymen, mätt i bruttotonkilometer, samtidigt steg med 39 %. Det per tågkilometer utträttade trafikarbetet ökades alltså. Den fram till 1947 fortsatta stegringen av trafikvolymen kunde emellertid icke absorberas, utan att tåglägenheterna och därmed de för ifrågakommande trafik i anspråk tagna lokens antal ökades. Mot en trafikvolym av 165 % år 1947 svarade sålunda en tågrörelse av 139 % av 1938 års värde.

Den som bas för den nya elektrifieringskalkylen i det föregående uträknade trafikvolymen är, mätt i bruttotonkilometer, lägre än 1947 års. Det kunde som följd härav finnas skäl att förutsätta även en häremot svarande, mindre omfattande tågrörelse, innebärande, att vissa godstågslägenheter i 1947 års tidtabell kunde indragas. Mot lämpligheten av ett sådant antagande talar emellertid, att lokparken skulle befinnas underdimensionerad, om trafiken återigen skulle öka. Glesare tåglägenheter skulle dessutom försämra statens järnvägars konkurrensförmåga och vidare i viss mån motverka de fördelar för trafikanterna, som elektrifieringen innebär. Med hänsyn härtill synes det väl motiverat att i elektrifieringskalkylen räkna med det nu aktuella lokbehovet, som för övrigt skulle föga skilja sig från ett på 1947 års tågrörelse beräknat behov.

I den på 1938 års tågrörelse baserade kalkylen räknade man med att anskaffa 80 linjelok, 8 växlingslok samt 2 lok för ledningsunderhållet, vilka vid 1945 års prisläge beräknades kosta sammanlagt 31 476 000 kronor. Därvid förutsattes, att den rälsbusstrafik, som då förekom, skulle ersättas med elektrolokdrivna tåg. Anledning att vidhålla denna förutsättning föreligger i stort sett ej längre, sedan rälsbusstrafikens ekonomi blivit i allt väsentligt bestyrkt, och det dessutom synes, som om den kunde ytterligare förbättras genom användandet av elektriska rälsbussar på de elektrifierade linjerna. Bibehålles rälsbusstrafiken, endast i vissa fall ersatt med elektrisk motorvagnstrafik, skulle nu erfordras 93 elektriska linjelok, 9 elektriska motorvagnar med manövernagnar, 12 växlingslok samt 2 lok för ledningsunderhållet.

Något fastställt pris för de nya linjeloken med lägre axeltryck föreligger ännu ej. Man bör emellertid kunna utgå ifrån, att de för närvarande skulle kunna anskaffas till ett pris av cirka 500 000 kronor per enhet. Motorvagnsätten och växlingsloken torde kunna anskaffas till cirka 480 000 respektive 270 000 kronor per enhet, medan priset för loken för ledningsunderhållet torde uppgå till cirka 390 000 kronor per enhet. Den totala anskaffningskostnaden för lok skulle därmed vara uppe i cirka 55 miljoner kronor.

Beloppet kan synas högt men bör, sådan situationen på lokområdet nu är, jämföras med anskaffningspriset för en ånglokpark med samma kapacitet som den nu nämnda elektrolokparken.

Ångloken vid statens järnvägar äro nu så ålderstigna — medellivslängden för de normalspåriga ångloken är för närvarande uppe i 38 år och innan det nu aktuella elektrifieringsprogrammet hunnit genomföras torde den ha stigit till över 40 år — att de måste med det snaraste förnyas i den mån de

icke kunna ersättas med elektrolok. Enär elektrolokens prestationsförmåga är betydligt större än ånglokens, svarar mot den här beräknade elektrolokparken (exklusive loken för ledningsunderhållet) 170 å 200 ånglok, vilka, om de nu anskaffades, skulle draga en kostnad av 50 å 60 miljoner kronor.

Kostnaden för elektroloken fördelar sig på de olika bandelarna, såsom framgår av tabell 5, som också visar den nu aktuella, i tågkilometer räknade trafikrörelsen.

Tabell 5.
Elektrolokkostnadernas fördelning.

Linje	Tågkm i 1000-tal		Kostnad för elektrolok i 1000-tal kronor
	Totalt	I lok och motorvagnståg	
Gävle—Söderhamn—Kilafors	785	575	4 925
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar	1 650	1 415	10 985
Söderhamn—Sundsvall	650	510	4 270
Ludvika—Tillberga—Sala	1 065	680	6 000
Sundsvall—Härnösand	495	475	3 770
Hässleholm—Kristianstad	320	260	2 540
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	545	290	3 710
Härnösand—Långsele	800	700	3 465
Borås—Alvesta	1 055	680	6 195
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Fillpstad Ö	615	300	2 000
Ljusdal—Hudiksvall	375	175	1 770
Vännäs—Umeå—Holmsund	490	145	2 960
Mellansel—Örnsköldsvik	335	110	2 250
Samtliga ovannämnda linjer	9 180	6 315	54 840

4. *De fasta elektriska anläggningarna.* Även för de fasta elektriska anläggningarna ha, framhåller styrelsen, betydande prisstegringar inträtt sedan 1945, det år, vars prisläge lades till grund för den i 1946 års program framlagda kalkylen. De kostnader, med vilka man nu har att räkna, framgå av tabell 6.

Samtliga poster utom en, högspänningsledning för belysning, förete vid jämförelse med uppgifterna i 1946 års program en stegring. Undantaget beror därpå, att man i 1946 års program räknade med att utföra högspänningsledningarna för belysning trefasiga, medan man i här förevarande kalkyl förutsätter enfasigt utförande i enlighet med den praxis, som tidigare tillämpats i fall, då man icke räknat med att utnyttja denna ledning för mera betydande kraftöverföring. Efter den begränsning av utbyggnadsmöjligheterna, som förekommit under senare år, måste det nämligen anses angelägnare att komplettera enfasledningen för trefasdrift utefter vissa på ett tidigare

stadium elektrifierade linjer än att förse de nu aktuella bandelarna med trefasledning.

Under rubriken Omformarstationsutrustning m. m. har införts en särskild kolumn, i vilken angivits de kostnader, som tillkomma, om omformarstationerna skola givas i berg skyddat utförande. Att nu avstå från ett dylikt utförande för att eventuellt vid ett senare tillfälle tvingas att i forcerad takt och till sannolikt höjda kostnader bygga särskilda bergskyddsrum för dessa sårbara anläggningar anser järnvägsstyrelsen icke vara motiverat. Beloppet har därför medtagits. Det bör emellertid icke bokföringsmässigt belasta statens järnvägars räntepliktiga kapital.

Tabell 6.
Kostnader för de fasta elektriska anläggningarna.

Linje	1000-tal kronor									Summa
	Omformarstationsutrustn. m. m.		Kontaktledningar	Högspänningsledningar för belysn.	Tåguppvärmning m. m.	Ändring av				
	O-skyddat utförande	Tilllägg för försvarstekniskt skydd				Belysningsledningar	SJ svagströmsledningar	Telegrafverkets svagströmsledningar	Sig-nalanläggningar	
Gävle—Söderhamn—Kilafors	1 910	550	4 985	490	105	275	2 520	440	320	11 595
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar	2 040	1 000	7 220	785	365	390	2 645	1 795	620	16 860
Söderhamn—Sundsvall	1 155	450	5 205	510	85	235	2 940	425	370	11 375
Ludvika—Tillberga—Sala	470	—	5 160	560	120	255	1 970	670	390	9 595
Sundsvall—Härnösand	290	—	2 490	290	80	115	1 105	120	180	4 670
Hässleholm—Kristianstad	180	—	1 360	140	260	120	410	260	110	2 840
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	300	—	3 230	240	70	155	1 145	430	240	5 810
Härnösand—Långsele .	2 040	1 000	3 890	440	50	220	1 910	365	390	10 305
Borås—Alvesta	2 040	1 000	5 490	560	145	260	2 350	1 340	335	13 520
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö	240	—	2 445	235	30	60	895	390	195	4 490
Ljusdal—Hudiksvall .	240	—	2 190	230	40	90	940	440	140	4 310
Vännäs—Umeå—Holmsund	150	—	1 720	175	30	95	170	365	110	2 815
Mellansel—Örnsköldsvik	150	—	1 070	110	25	70	330	305	40	2 100
	11 205	4 000	46 455	4 765	1 405	2 340	19 330	7 345	3 440	100 285

I 1946 års program räknade man för de nu ifrågavarande posterna med en kostnad av sammanlagt 80,9 miljoner kronor. Motsvarande summa är nu, om kostnaderna för skyddet av omformarstationerna ej medräknas, uppe i 96,3 miljoner kronor. Kostnadsstegringen uppgår alltså till i genomsnitt 19 %.

5. *Räntabilitetskalkyl.* Kostnaderna för förräntning och avskrivning av å ena sidan elektroloken, å andra sidan den ånglokpark, som skulle erfordras, om elektrifieringen icke komme till stånd, bli enligt järnvägsstyrelsen i stort sett desamma. De påverka alltså icke den nu ifrågavarande elektrifieringskalkylen.

För maskin- och verkstadstjänsten uppgå kostnaderna utom dem, som hänföra sig till drivmedelsförbrukningen, för närvarande till 1,482 och 0,718 kronor per lokkilometer för ånglok respektive elektrolok. Vid övergång till elektrodrift vinnes alltså en besparing av 0,764 kronor per lokkilometer eller för samtliga nu aktuella linjer, på vilka skulle avverkas cirka 7,5 miljoner lokkilometer, ett belopp av 5 730 000 kronor. Denna skillnad kan synas väl stor i betraktande av det förhållandet, att ånglokparken är överårig, bedömd med hänsyn till den normala avskrivningstiden, och dessutom starkt typpdifferentierad. Härav skulle följa, att underhållskostnaderna nu vore särskilt märkbara. Den har emellertid i detta fall använts i kalkylen, enär den motsvarar den besparing, som nu kan förutses.

Vill man å andra sidan söka bedöma den minsta besparing, som hade varit tänkbar, om kalkylen hade kunnat grundas på i ålder och typpfördelning jämförliga lokbestånd, får man, på grund av det statistiska materialets otillräcklighet för beräkningar av denna art, nöja sig med en uppskattning. Håller man sig härvid »på säkra sidan», synes det som om besparingen, under inga förhållanden bleve lägre än 0,55 kronor per lokkilometer, eller totalt, vid den i kalkylen förutsatta tågrörelsen, 4 125 000 kronor per år. Elektrifieringens genomsnittliga räntabilitet skulle till följd härav bli ett par procent lägre än den fortsättningsvis framräknade.

Med den i kalkylen antagna basvolymen för trafiken, angiven i tabell 2, får man för ångdrift räkna med en kolförbrukning av minst 120 000 ton per år, förutsatt, att för ångdriften tillämpas en tidtabell, likvärdig med den, som uppställes för eldrift.

I den tidigare utredningen förutsattes ett kolpris av 50 kronor per ton. Detta pris har sedermera ökat väsentligt. Efter devalveringen av kronans värde lär man nu få betala 84 och 75 kronor per ton fritt svensk hamn för polska respektive engelska och amerikanska stenkol. I vad mån dessa priser komma att bestå, kan vara svårt att avgöra. Säkert är emellertid, att kolpriserna för närvarande äro abnormt höga och att en sänkning av dem alltså bör kunna förutses inträda förr eller senare. I kalkylen kan det därför vara skäl att räkna med förslagsvis 65 kronor per ton. Med kostnaderna för lossning, lastning, transporter inom landet samt 1 års lagring ökas detta pris med i genomsnitt cirka 5 kronor per ton. Den totala utgiften för kol skulle därmed bli 8 400 000 kronor per år.

Mot 120 000 ton kol svarar i järnvägsdrift ett behov av elektrisk energi av 80 miljoner kilowattimmar. Härför antages en kostnad av 1 760 000 kronor. Elektrifieringen medför alltså en minskning av utgifterna på bränslekontot med 6 640 000 kronor per år.

De sålunda beräknade besparingarna fördela sig på de olika linjerna på följande i tabell 7 angivna sätt. Tabellen visar också fördelningen av kolrespektive energibehoven.

Tabell 7.
Påräkneliga besparingar m m vid införandet av elektrodrift.
Maskin- och verkstadstjänsten.

Linje	Bortfallande behov av stenkol, ton	Tillkommande behov av elektr. energi milj. kWh	1 000-tal kronor		
			Maskin- och verkstadstjänst exkl. drivmedel	Drivmedel	Summa
Gävle—Söderhamn—Kilafors	10 150	6·77	520	560	1 080
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar	21 940	14·63	1 285	1 210	2 495
Söderhamn—Sundsvall	11 980	7·97	465	665	1 130
Ludvika—Tillberga—Sala	16 730	11·15	620	925	1 545
Sundsvall—Härnösand	8 430	5·62	430	465	895
Hässleholm—Kristianstad	7 000	4·67	235	385	620
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	8 390	5·59	260	465	725
Härnösand—Långsele	11 440	7·63	635	635	1 270
Borås—Alvesta	10 350	6·90	620	575	1 195
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö	3 460	2·31	270	190	460
Ljusdal—Hudiksvall	3 970	2·65	160	220	380
Vännäs—Umeå—Holmsund	3 210	2·14	130	180	310
Mellansel—Örnsköldsvik	2 950	1·97	100	165	265
Summa	120 000	80·00	5 730	6 640	12 370

Från den sålunda beräknade besparingen på totalt 12 370 000 kronor avgå nytillkommande utgifter för förräntning, avskrivning och underhåll av de fasta elektriska anläggningarna och övriga anläggningar i den mån de i detta sammanhang äro att anse såsom räntepfiktiga.

Anläggnings- och anskaffningskostnaderna, redovisade i summakolumnerna i tabellerna 3, 5 och 6, uppgå till sammanlagt 192 725 000 kronor, varav erfordras 37 600 000 kronor för banarbeten, 54 840 000 kronor för elektrolok samt 100 285 000 kronor för fasta elektriska anläggningar. Härur skiljes det egentliga elektrifieringskapitalet, enligt vad som i fortsättningen påvisas,

uppgående till 71 105 000 kronor, vilket enligt de i 1946 års program redovisade kalkylationsprinciperna erfordrades för sådan omställning av ångdriften till elektrodrift, att de båda driftarterna så vitt möjligt bleve ekonomiskt jämförbara.

Elektrifieringskapitalets andelar i den totala anläggningskostnaden framgår för banarbetenas vidkommande av tabell 8, som också visar de årliga annuiteter för förräntning och avskrivning, som beräknas utgå för de ifrågasvarande andelarna. Någon ökning av de årliga underhållskostnaderna förutsättes ej uppkomma på grund av dessa arbeten.

Tabell 8.
Årskostnader på grund av banans komplettering.

Linje	1 000-tal kronor					
	Elektrifieringskapital			Ränta och avskrivning		
	Totalt	Räntepliktig andel		Väg- och järnvägsbroar, annuitet 3.77 %	Bergrensning, annuitet 3.5 %	Summa
		Väg- och järnvägsbroar	Bergrensning			
Gävle—Söderhamn—Kilafors	3 360	420	—	16	—	16
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar ..	5 380	2 220	—	83	—	83
Söderhamn—Sundsvall	4 130	280	200	11	7	18
Ludvika—Tillberga—Sala	3 890	520	—	20	—	20
Sundsvall—Härnösand	4 130	350	340	13	12	25
Hässleholm—Kristianstad	720	70	120	3	4	7
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	620	20	—	1	—	1
Härnösand—Långsele	3 780	230	50	9	2	11
Borås—Alvesta	6 180	1 820	140	68	5	73
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö	1 340	70	—	3	—	3
Ljusdal—Hudiksvall	900	50	60	2	2	4
Vännäs—Umeå—Holmsund	2 640	2 460	—	92	—	92
Mellansel—Örnsköldsvik	530	380	—	14	—	14
Summa	37 600	8 890	910	335	32	367

Genom elektrodriftens införande fås för maskin- och verkstadstjänstens vidkommande en i det föregående beräknad besparing av 12 370 000 kronor.

Av kostnaderna för de fasta elektriska anläggningarna räknas enligt förut åberopade kalkylationsprinciper ränte- och avskrivningspliktiga endast de, som uppkomma för omformarstationer i oskyddat utförande (exkl. bostadshus), kontaktledningar, tåguppvärmning och ändring av signalanläggningar. Fördelningen av dessa kapitaltjänstkostnader framgår av tabell 9, som också visar de annuiteter, varmed i dessa fall räknats.

Tabell 9.
Kapitaltjänstkostnader m. m. för fasta elektriska anläggningar.

Linje	1 000-tal kronor													
	Elektrifieringskapital							Ränta och avskrivning						
	Omformarstationer i oskyddat utförande exkl. bostadshus		Kontaktledn. exkl. kontakttråd	Kontakttråd	Tåguppvärmning	Signalanläggningar	Summa	Omformarstationer i oskyddat utförande, exkl. bostadshus		Kontaktledn. exkl. kontakttråd, annuitet 4·68 %	Kontakttråd, annuitet 10·35 %	Tåguppvärmning, annuitet 5·13 %	Signalanläggningar, annuitet 5·13 %	Summa
	Elektr. utrustning	Husbyggnader						Elektrisk utrustning, annuitet 7·04 %	Husbyggnader, annuitet 4·26 %					
Gävle—Söderhamn—Kilafors .	1 400	360	4 660	325	105	320	7 170	98	15	218	34	5	16	386
Alvesta—Karlskrona med Emaboda—Kalmar	1 090	650	6 740	480	365	620	9 945	77	28	315	50	19	32	521
Söderhamn—Sundsvall	715	290	4 840	365	85	370	6 665	50	12	227	38	4	19	350
Ludvika—Tillberga—Sala	470	—	4 8 0	350	120	390	6 140	33	—	225	36	6	20	320
Sundsvall—Härnösand	290	—	2 320	170	80	180	3 040	20	—	108	18	4	9	159
Hässleholm—Kristianstad	180	—	1 270	90	260	110	1 910	13	—	59	9	13	6	100
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	300	—	2 995	235	70	240	3 840	21	—	140	24	4	12	201
Härnösand—Långsele	1 090	650	3 630	260	50	390	6 070	77	28	170	27	3	20	325
Borås—Alvesta	1 090	650	5 115	375	145	335	7 710	77	28	239	39	7	17	407
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö	240	—	2 280	165	30	195	2 910	17	—	107	17	2	10	153
Ljusdal—Hudiksvall	240	—	2 045	145	40	140	2 610	17	—	96	15	2	7	137
Vännäs—Umeå—Holmsund ..	150	—	1 600	120	30	110	2 010	11	—	75	12	2	6	106
Mellansel—Örnköldsvik	150	—	990	80	25	40	1 285	11	—	46	8	1	2	68
Summa	7 405	2 600	43 295	3 160	1 405	3 440	61 305	522	111	2 025	327	72	176	3 233

Av tabellen framgår, att för samtliga linjer uppgår den räntepliktiga andelen till 61 305 000 kronor och att de sammanlagda ränte- och avskrivningskostnaderna härför bli 3 233 000 kronor per år.

Kostnaderna för drift och underhåll av omformarstationerna, inklusive kostnaderna för personalens pensionering och vissa andra förmåner, uppgå för närvarande till i genomsnitt 62 000 kronor per station. För kontaktledningarna blir motsvarande siffra 350 kronor per elektrifierad spårkilometer. Hur dessa kostnader fördela sig på de i elektrifieringsprogrammet upptagna linjerna framgår av tabell 10, som också visar den spårlängd, som i varje särskilt fall avses skola elektrifieras.

Tabell 10.
Kostnaderna för underhåll av de fasta elektriska anläggningarna.

Linje	Elektrifierad spårlängd, km	1 000-tal kronor		Summa
		Kostnad för drift och underhåll av		
		omformarstationer	kontaktledningar	
Gävle—Söderhamn—Kilafors	155	34	54	88
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar.....	231	62	81	143
Söderhamn—Sundsvall	175	28	61	89
Ludvika—Tillberga—Sala	167	—	58	58
Sundsvall—Härnösand	81	—	28	28
Hässleholm—Kristianstad	45	—	16	16
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden.....	113	—	40	40
Härnösand—Långsele	128	62	45	107
Borås—Alvesta.....	178	62	62	124
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö....	79	—	28	28
Ljusdal—Hudiksvall	69	—	24	24
Vännäs—Umeå—Holmsund	58	—	20	20
Mellansel—Örnköldsvik	39	—	14	14
Summa	1 518 ¹	248	531	779

I tabell 11 sammanfattas slutligen de totala anläggningskostnaderna, det egentliga elektrifieringskapitalet, påräkneliga besparingar samt emotsebara nya utgifter, varjämte angives den på det egentliga elektrifieringskapitalet i procent uträknade vinsten för vart och ett av de olika elektrifieringsobjekten. Anmärkas bör, att de sålunda uträknade procentuella vinsterna utgöra den »överförräntning», som kan påräknas, sedan kapitalräntan, här antagen till 3,5 %, fråndragits. Härutinnan skiljer sig den nu ifrågavarande kalkylen från den år 1946 uppgjorda, i vilken sistnämnda de angivna förräntningstalen inkluderade även den normala kapitalräntan.

¹ Såsom framgår av 1946 års program svarar häremot en banlängd av 1 244 km.

Tabell 11.
Ekonomisk sammanfattning.

Linje	1 000-tal kronor												Vinst i % av elektrifi- eringska- pitalet = överför- rättning
	Totalt anläggningskapital				Egentligt elektrifierings- kapital			Påräk- neliga bespa- ringar enl. ta- bell 7	Tillkommande årskost- nader för			Vinst	
	Banans komplet- tering enl. ta- bell 3	Elektro- lok m m enl. ta- bell 5	Fasta elektris- ka an- läggning- ar enl. tabell 6	Sum- ma	Banans komplet- tering enl. ta- bell 8	Fasta elektris- ka an- läggning- ar enl. tabell 9	Sum- ma		Banans komplet- tering enl. ta- bell 8	Fasta elektriska anläggningar			
								Ränta och av- skriv- ning enl. tabell 9	Drift och under- håll enl. tabell 10				
Gävle—Söderhamn—Kilafors	3 360	4 925	11 595	19 880	420	7 170	7 590	1 080	16	386	88	590	7·8
Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar	5 380	10 985	16 860	33 225	2 220	9 945	12 165	2 495	83	521	143	1 748	14·4
Söderhamn—Sundsvall	4 130	4 270	11 375	19 775	480	6 665	7 145	1 130	18	350	89	673	9·4
Ludvika—Tillberga—Sala . . .	3 890	6 000	9 595	19 485	520	6 140	6 660	1 545	20	320	58	1 147	17·2
Sundsvall—Härnösand	4 130	3 770	4 670	12 570	690	3 010	3 730	895	25	159	28	683	18·8
Hässleholm—Kristianstad . . .	720	2 540	2 840	6 100	190	1 910	2 100	620	7	100	16	497	23·7
Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden	620	3 710	5 810	10 140	20	3 840	3 860	725	1	201	40	483	12·5
Härnösand—Långsele	3 780	3 465	10 305	17 550	280	6 070	6 350	1 270	11	325	107	827	13·0
Borås—Alvesta	6 180	6 195	13 520	25 895	1 960	7 710	9 670	1 195	73	407	124	591	6·1
Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Ö	1 340	2 000	4 490	7 830	70	2 910	2 980	460	3	153	28	276	9·3
Ljusdal—Hudiksvall	900	1 770	4 310	6 980	110	2 610	2 720	380	4	137	24	215	7·9
Vännäs—Umeå—Holmsund . .	2 640	2 960	2 815	8 415	2 460	2 010	4 470	310	92	106	20	92	2·1
Mellansel—Örnsköldsvik	530	2 250	2 100	4 880	380	1 285	1 665	265	14	68	14	169	10·2
Summa	37 600	54 840	100 285	192 725	9 800	61 305	71 105	12 370	367	3 233	779	7 991	11·2

Tabellen utvisar utomordentligt goda resultat, i det att en överförräntning av i genomsnitt 11,2 % kan påräknas. Det bästa resultatet erhålles för linjen Hässleholm—Kristianstad med 23,7 %, det sämsta för sträckan Vännäs—Umeå—Holmsund med 2,1 %. För den förstnämnda linjen förklaras det goda resultatet till väsentlig del genom linjens numera höga trafikintensitet. För den sistnämnda bandelen sammanhänger den relativt låga förräntningssiffran med en tämligen omfattande broombyggnad, som relativt tungt belastar det egentliga, räntepliktiga elektrifieringskapitalet.

Över huvud taget visar kalkylen, att motiven för fortsatt banelektrifiering stärkts under senare år och att elektrifieringen av de nu ifrågakvarande linjekomplexen med den nu påvisade genomsnittliga överförräntningen, motsvarande en på tidigare tillämpat sätt beräknad förräntning av närmare 15 %, icke torde stå tillbaka för flertalet andra investeringsobjekt.

Det kan vara av intresse att utrona, i vad mån en förändring av kolpriset inverkar på kalkylens resultat. I tabell 12 lämnas därför en sammanställning, utvisande hela programmets genomsnittliga överförräntning, sådan denna blir, om kolpriset med intervall om 10 kronor varierar från 35 till 95 kronor per ton.

Tabell 12.
Kolprisets inverkan på den genomsnittliga
överförräntningen.

Kolpris i kronor/ton	Genomsnittlig överförräntning i %
35	6.2
45	7.9
55	9.6
65	11.2
75	12.9
85	14.6
95	16.3

Av tabellen kan utläsas, att varje stegring och sänkning av kolpriset med 10 kronor per ton medför ökning respektive minskning av förräntningen med 1,7 %. Vid nuvarande kolpriser får man räkna med en överförräntning av cirka 14 %, svarande mot en på tidigare tillämpat sätt beräknad förräntning av 17 à 18 %.

6. Personalförändringar. Genomföres hela elektrifieringsprogrammet, vinnens enligt styrelsen i direkta löner en besparing av cirka 3 miljoner kronor per år, beroende på att personalstyrkan kan minskas. Med en genomsnittslön av 6 500 kronor per år för den personal, som genom elektrifieringen kan föras över till andra arbetsuppgifter, blir personalvinsten cirka 460 man.

7. *Andra aktuella elektrifieringsprojekt.* I 1946 års skrivelse angående elektrifieringsfrågan nämndes, erinrar järnvägsstyrelsen, såsom aktuella elektrifieringsobjekt, ehuru de av olika skäl icke medtogos i det då närmast förestående programmet, de förstatligade Halmstad—Nässjö järnvägar, linjen Malmö—Ystad—Simrishamn, Blekinge kustbanor, sedan de ombyggts till normalspårsbredd, linjen Nässjö—Oskarshamn samt, om beredskaps-tekniska synpunkter skulle skjutas i förgrunden, f. d. Skåne—Smålands järnväg och linjen Boden—Karungi—Haparanda med bilinje till Övertorneå. Fortsatta undersökningar ha visat, att i detta sammanhang också andra bandelar nu skulle kunna nämnas, för vilka en elektrifieringskalkyl av allt att döma bör ge gott resultat, i vissa fall därför att trafikvolymen stegrats, i andra fall därför att de förbinda linjer, som äro eller enligt det nu föreliggande programmet väntas bli elektrifierade. Att av dylika orsaker i nuvarande läge göra avsteg från det år 1946 framlagda programmet, finner järnvägsstyrelsen dock icke lämpligt. Styrelsen är emellertid medveten om, att förhållanden sedermera kunna tänkas inträda, som berättiga en sådan åtgärd. Möjligheten att framdeles justera programmet bör därför tillsvidare stå öppen.

I detta sammanhang må också erinras om föreliggande planer på elektrifiering av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, tillsammans 300 kilometer bana. Kommer detta arbete till stånd, torde statens järnvägars elektrifieringsorganisation bli engagerad häri, närmast i vad gäller de egentliga elektrifieringsarbetena. Det kan då tänkas, att det inom ramen för en begränsad byggnadskvot blir nödvändigt att åstadkomma en avvägning mellan å ena sidan statens järnvägars och å andra sidan den enskilda banans elektrifieringsarbeten. Planerna på elektrifiering av den enskilda banan bör ej, framhåller styrelsen, åberopas som skäl för anstånd att anvisa ett anslag å 3 miljoner kronor för budgetåret 1950/51. Det kan nämligen icke anses tillrådligt att låta kontinuiteten i elektrifieringsorganisationens verksamhet bli helt beroende av den enskilda banans åtgärder på ifrågavarande område. Observeras bör, att statens järnvägar går förlustig den rationaliseringsvinst, som elektrifieringen medför, i den mån den enskilda banans elektrifieringsarbeten givas företräde framför statsbaneföretagens egna arbeten.

8. *Sammanfattning och allmänna förutsättningar.* Av de nu framlagda kalkylerna framgår, uttalar järnvägsstyrelsen, att de ekonomiska förutsättningarna för fortsatt banelektrifiering blivit väsentligt bättre än de påvisades vara i de år 1946 framlagda beräkningarna. Den genomsnittliga överförräntningen har sålunda stigit från 2,5 till 11,2 %.

Genom användande av nya loktyper minskas de för banans ändring behövliga arbetsinsatserna liksom också behovet av stål.

Förutsättningarna för ett snabbt igångsättande av arbetena äro goda, enär härför behövlig linjemateriel i stor utsträckning beräknas bli tillgänglig under år 1950.

Anslagsmedel till ett belopp av 3 miljoner kronor kunna omedelbart ställas till järnvägsstyrelsens förfogande varigenom det blir möjligt att dels undvika ytterligare tidsförluster i samband med materielbeställningar, dels behålla inom elektrifieringsorganisationen viss personal, som eljest måste avskedas. Med hänsyn till sistnämnda omständighet erfordras jämväl byggnadstillstånd.

Det är möjligt, att det inom ramen för en begränsad byggnadskvot blir nödvändigt att åstadkomma en avvägning mellan å ena sidan statens järnvägars och å andra sidan ifrågasatta elektrifieringsarbeten vid Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar. Kontinuiteten i elektrifieringsorganisationens verksamhet får dock icke göras beroende av den enskilda banans åtgärder. Järnvägsstyrelsen behöver med hänsyn härtill under budgetåret 1950/51 ett anslag å ytterligare 3 miljoner kronor.

Ett beslut om fortsatt elektrifiering bör i första hand omfatta linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar.

Remissyttranden.

Över järnvägsstyrelsens förevarande framställning ha efter remiss yttranden avgivits av chefen för försvarsstaben, telegrafstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen samt statens handels- och industrikommission, varefter järnvägsstyrelsen utlåtits sig i anledning av vad telegrafstyrelsen i sitt yttrande anfört.

Telegrafstyrelsen erinrar, att styrelsen i sitt yttrande den 28 september 1946 över järnvägsstyrelsens den 31 augusti samma år framlagda förslag om fortsatt statsbaneelektrifiering betonat, att den då planerade elektrifieringen skulle nödvändiggöra stora och delvis mycket kostsamma flyttningar och ändringar av telegrafverkets ledningar. Den för tillfället billigaste lösningen av flyttningsfrågan skulle ernås med s. k. enkel utflyttning, vilken innebure, att de ersättande ledningarna utfördes på samma sätt som de befintliga under iakttagande av ur störningssynpunkt tillräckligt avstånd från banan. Telegrafstyrelsen framhöll emellertid, att vid flera av de av järnvägsstyrelsen angivna sträckorna telegrafverkets ledningar voro så många och stolplinjerna så fullbelastade, att enkel utflyttning skulle innebära ett icke rationellt och ekonomiskt ej försvarligt tillvägagångssätt. Man vore nämligen i dessa fall tvungen att inom en relativt nära framtid lägga kablar för att erhålla tillräckligt antal förbindelser för den stegrade trafikens avveckling. Telegrafstyrelsen föreslog, i syfte att kunna tillämpa ett ur behovssynpunkt lämpligt kabelbyggnadsprogram, viss tidsföljd mellan de då aktuella olika baneelektrifieringsobjekten, varvid i första hand ostkustbanan Gävle—Härnösand borde komma i fråga, detta med hänsyn till att telegrafverket just med tanke på blivande elektrifiering undvikits så långt möjligt att bygga ledningar utmed denna bana. Styrelsen framhöll, att de största

blankledningsstråken voro belägna vid linjerna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar. Här måste förkablning så småningom ske. Andra mera trängande kabelprojekt måste emellertid komma före, varför styrelsen önskade, att de nämnda linjerna skulle placeras i slutet av elektrifieringsprogrammet.

Under den tid som förflutit, sedan detta utlåtande avgavs, har, meddelar telegrafstyrelsen, ingenting ändrats i det relaterade sакläget. Mot elektrifiering av linjen Gävle—Söderhamn—Kilafors har telegrafstyrelsen intet att erinra. Sommaren 1950 kommer en kabel Mohed—Bollnäs att läggas, och i denna komma att placeras vissa förbindelser, som nu gå i blankledningsstråket utmed järnvägslinjen Söderhamn—Kilafors. Det återstår då i fråga om detta ledningsstråk att flytta ett antal relativt korta ledningar, avsedda för mellanortsstationernas förbindelsebehov. På sträckan Gävle—Söderhamn har telegrafverket inga riks- och landsledningar omedelbart invid banan, men däremot några landsledningar i sådan närhet av järnvägen, att på vissa sträckor undanflyttning måste göras av avstörningsskäl.

I övrigt måste som vanligt vid järnvägs elektrifieringar en del flyttningar göras av avstörnings- och säkerhetsskäl inom abonnentledningsnäten i stationssamhällena.

För de stora blankledningsstråken vid bansträckorna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar har telegrafstyrelsen planerat förkablning, som skulle vara färdig år 1957, därest intet oförutsett hinder inträffar. Nu har under hand uppgivits att, om erforderliga anslag beviljas för elektrifieringsarbetenas bedrivande i normal omfattning, järnvägsstyrelsen beräknar kunna sätta i gång den elektriska driften på här ifrågavarande linjer omkring den 1 juli 1952. Till denna tidpunkt skulle alltså telegrafverkets flyttnings- och ändringsarbeten behöva vara färdiga och de ersättande ledningarna tagna i bruk. Detta tvångsläge skulle innebära en betydande, för telegrafverket ovälkommen ökning av kabelbyggnadsprogrammet för nästa år. Det förhåller sig nämligen så, att under år 1951 måste utföras rikskablar Jönköping—Gudhem, Jönköping—Ljungby—Växjö, Göteborg—Trollhättan och Norrtälje—Simpnäs, förutom en del landskablar. De båda förstnämnda rikskablarna, vilkas tillkomst skulle befrämja snabbt utnyttjande av den stora förbindelsekapaciteten i den nyligen lagda koaxialkabeln Stockholm—Jönköping—Göteborg, erfordras bl. a. för att möjliggöra automatiserad rikstrafik via en modern fjärrförmedlingsstation, som kommer att uppföras i Jönköping och som beräknas vara färdigställd år 1952. Det är synnerligen angeläget, att övergången till sådan, ur näringslivets synpunkt fördelaktig trafik ej blir fördröjd av brist på förbindelser. Den nya kabeln Göteborg—Trollhättan är nödvändig för eliminerande av en kännbar flaskhals i trafiken på denna sträcka. Kabeln Norrtälje—Simpnäs slutligen måste komma till stånd för att det växande behovet av förbindelser med Helsingfors skall kunna tillgodoses, särskilt med tanke på 1952 års olympiska spel.

Järnvägs elektrifieringen av bansträckorna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar skulle dessutom föra med sig, att såväl en riks- och lands-

kabel Växjö—Emmaboda—Kalmar som en landskabel Karlskrona—Holmsjö måste läggas år 1951 för att kunna vara iordningställda för trafik i god tid före den 1 juli 1952. Vidare måste såväl blank utflyttning av vissa landsledningar Holmsjö—Emmaboda som erforderliga ändringar i abonnentledningsnäten vid elektrifieringssträckorna ha utförts till nämnda tidpunkt. Preliminärt har kostnaden för kabeln Växjö—Emmaboda—Kalmar beräknats uppgå till 6 300 000 kronor och för kabeln Karlskrona—Holmsjö till 700 000 kronor. Dessa kablar torde icke — i varje fall i sin helhet — kunna produceras med anlåtande av den tillgängliga fabrikationskapaciteten inom landet utöver de nämnda nödvändiga kablarna. Vad beträffar kostnaderna för de av järnvägs elektrifieringarna betingade riks- och landskablarna samt blankledningsutflyttningarna, anser telegrafstyrelsen, att medelsanskaffningen bör helt och hållet förknippas med elektrifieringskostnaderna. Det rör sig här om ett belopp om inalles cirka 8 000 000 kronor. Telegrafstyrelsen måste i första hand planera utbyggnaden av landets teletekniska anläggningar med hänsyn till ändamålsenlighet och behov, och styrelsen anser det därför ej vara rimligt, att tilldelade investeringsmedel skulle användas på sätt, som för närvarande ej är önskvärt för telegrafverkets egen del. Styrelsen understryker därför särskilt den uppfattningen, att flyttnings- och förkablingskostnaderna måtte bestridas med särskilda anslagsmedel.

Därest elektrifieringarna komma till stånd, torde såsom hittills varit brukligt överenskommelse kunna träffas mellan järnvägsstyrelsen och telegrafstyrelsen om gäldandet av kostnaderna för enkel utflyttning. Det rör sig här om belopp av storleken 300 000 kronor vid sträckan Gävle—Söderhamn—Kilafors och 1 730 000 kronor vid sträckorna Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar. Dessa summor inkludera såväl flyttning av riks- och landsledningar som ändringar i abonnentledningsnäten. I händelse av meningsskiljaktighet mellan parterna, torde avgörandet böra hänskjutas till Kungl. Maj:t.

I anledning av vad telegrafstyrelsen anfört framhåller *järnvägsstyrelsen* till en början, att det av styrelsen framlagda elektrifieringsförslaget är i hög grad elastiskt. Arbetena kunna insättas på olika linjer med den olika grad av intensitet, som förhållandena påkalla. Ett önskemål är dock, att arbetena planeras och genomförs så, att den disponibla elektrifieringsstyrkan beredes jämn sysselsättning året runt. Att tillgodose detta önskemål vållar för den egentliga montagepersonalens vidkommande i allmänhet inga svårigheter. Denna kan nämligen bedriva sina arbeten praktiskt taget oberoende av de med årtiderna varierande väderleksförhållandena.

I vad avser de personalgrupper, som syssla med banförbättringsarbeten, stolpsättning och kabelnedläggning, bör man däremot tillse, att lämpliga arbetsobjekt finnas tillgängliga i de sydligare landsdelarna under vintermånaderna, om mera tidskrävande elektrifieringsföretag skola genomföras i landets nordliga delar, där man för arbetena av sistnämnda art är hänvisad till sommarsäsongen.

Styrelsens förslag att elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar samtidigt skall beslutas bör ses mot bakgrunden av dessa förhållanden, vilka även belysts i styrelsens skrivelse i elektrifieringsfrågan såväl den 31 augusti 1946 som den 3 december 1949.

Telegrafstyrelsen var år 1946 av den uppfattningen, att elektrifieringen av det sistnämnda linjekomplexet helst borde uppskjutas någon tid, enär det eljest icke på ett naturligt sätt kunde anslutas till telegrafstyrelsens kabel-lägningsprogram.

Järnvägsstyrelsen hade hoppats, att läget skulle ha förändrats under de år som gått, sedan telegrafstyrelsen uttalade sig i denna riktning, särskilt som telegrafstyrelsen haft kännedom om föreliggande önskemål i elektrifieringsfrågan. Så har dock icke kunnat ske. Järnvägsstyrelsen har därför inhämtat närmare informationer om telegrafstyrelsens kabellägningsplaner och därvid undersökt, i vad mån dessa kunna bringas i samklang med järnvägsstyrelsens elektrifieringsprogram.

Vid de överläggningar, som sålunda förts mellan de båda verken har det visat sig, att en samordning kan åstadkommas, vilken torde i huvudsak tillgodose telegrafverkets intressen och även göra det möjligt för statens järnvägar att säkerställa jämn sysselsättning för elektrifieringsorganisationen. Lösningen innebär för järnvägsstyrelsens del, att elektrifieringsarbetena i första hand koncentreras på Ostkustbanan, men att möjligheten att samtidigt bedriva för grovarbetarna lämpliga arbeten på linjen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar alltjämt hålles öppen. Under vintermånaderna kan då den elektrifieringspersonal, som normalt arbetar på Ostkustbanan men som för sitt arbete är beroende av att marken icke är tjälbunden, förflyttas till det sistnämnda linjekomplexet, varigenom mera känbara avbrott i denna personals verksamhet icke behöva förutses.

Vid överläggningarna mellan de båda styrelserna visade det sig vidare, att sådan omdisposition av telegrafverkets kabellägningsplaner borde kunna åstadkommas, att dessa icke behövde utgöra hinder för järnvägsstyrelsen att färdigställa elektrifieringsarbetena på linjen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar under senare hälften av år 1954.

Med hänsyn till möjligheten att erhålla telefonkablar borde under sådana förhållanden de av elektrifieringen betingade kablarna vid statens järnvägar nedläggas på sträckan Gävle—Söderhamn—Kilafors budgetåret 1950/51, på sträckan Söderhamn—Sundsvall budgetåret 1951/52, på sträckorna Sundsvall—Härnösand och Ludvika—Tillberga—Sala budgetåret 1952/53 samt på linjen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar budgetåret 1953/54. Skall Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar inläggas på ett tidigt stadium i elektrifieringsprogrammet, kunna vissa förskjutningar i det sålunda uppgjorda tidsschemat för statens järnvägars kabelarbeten inträda.

Enär kabelarbetena måste vara genomförda, innan elektrodrift kan upp- tagas på resp. linjer, komma dessa arbeten att påverka den ordningsföljd, i

vilken elektrifieringsarbetena skulle slutföras. Det bör alltså förutses, att ytterligare någon del av Ostkustbanan kan komma att elektrifieras, innan elektrodrift upptages på Karlskronalinjerna.

Av det anförda framgår, att telegrafverkets framställning icke rubbar det av järnvägsstyrelsen i skrivelse den 3 december 1949 framlagda elektrifieringsprogrammet på sådant sätt, att de i denna skrivelse gjorda yrkandena påverkas. Man får dock räkna med att ett bifall till dessa yrkanden, i enlighet med det anförda, kommer att innebära, att tyngdpunkten i elektrifieringsarbetet under de närmaste åren förskjutes norrut.

Arbetsmarknadsstyrelsen framhåller, att i det nu framlagda elektrifieringsprogrammet har genom ändrade dispositioner i fråga om den rullande materielen åstadkommits en minskning av de förberedande arbetena med ändringar av bana och broar jämfört med det tidigare programmet. Den andel av arbetena, som kan utföras med mindre yrkesutbildad arbetskraft, synes sålunda ha minskats.

Det innebär ur de synpunkter styrelsen har att företräda en väsentlig fördel att det föreslagna elektrifieringsprogrammet utformats så att arbeten i landets nordliga och sydliga delar kunna samordnas. Härigenom erhålles möjlighet att göra arbetstillgången så vitt möjligt oberoende av årstiderna.

Järnvägsstyrelsen har under hand meddelat, att medel numera i sådan utsträckning ställts till förfogande för bedrivande under återstoden av innevarande budgetår av förberedande arbeten för elektrifiering av linjerna Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar samt Gävle—Söderhamn—Kilafors att arbetsstyrkan komme att utgöras av högst ca 100 man. Arbetsstyrkan skulle i huvudsak tagas från den del av elektrifieringsorganisationens personal, som sysslar med banförbättringsarbeten m. m. Arbetsstyrkan kan enligt järnvägsstyrelsen höjas över nyssnämnda siffra.

Det nuvarande läget på arbetsmarknaden i vad avser Blekinge län kännetecknas av överskott på arbetskraft. Även i andra län, som beröras av de nu aktuella arbetena, är tillgången på arbetskraft för närvarande god. Med hänsyn härtill tillstyrker arbetsmarknadsstyrelsen, att medel ställas till järnvägsstyrelsens förfogande för bedrivande av banförbättringsarbeten å linjen Karlskrona—Alvesta med Emmaboda—Kalmar i ökad utsträckning, varvid frågan om anvisande av arbetskraft till arbetena bör få avgöras av järnvägsstyrelsen och arbetsmarknadsstyrelsen i samråd.

Järnvägsstyrelsen har anfört, att med nyelektrifieringar samhörande montagearbeten måste komma igång under kommande budgetår, om permitteringar under senare delen av 1950 skola undvikas. För dessa arbeten erfordras ett belopp av ytterligare 3 000 000 kronor under budgetåret 1950/51. Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört tillstyrker arbetsmarknadsstyrelsen framställningen jämväl i denna del.

Statens handels- och industrikommission anser, att de för det föreslagna elektrifieringsprogrammets genomförande behövligen kvantiteterna bly, tenn,

zink, cement, koppar, järn och stål torde kunna anskaffas, även om programmet förverkligas på 5 år.

Åtgången av räls m. m. för banförstärkningsarbeten beräknades 1946 till 43 890 ton. Genom föreslagen övergång till en ny loktyp med mindre axeltryck samt genom den omständigheten att vissa tidigare planerade förnyelsearbeten numera utförts har kvantiteten väsentligt nedbringats och beräknas nu till 14 710 ton, fördelade per år med cirka 3 000 ton efter 5 års- och cirka 1 500 ton efter 10 årsalternativet. Även detta lägre behov måste emellertid, därest det helt skall tillgodoses genom inhemsk tillverkning, komma att inkräkta på övriga såväl statliga som enskilda järnvägars rälsbehov för underhåll och nybyggnad, såvida icke under programmets genomförande den inhemska produktionskapaciteten ökas.

Vad angår läget under år 1950 erinrar handels- och industrikommissionen om industrikommissionens utlåtande den 9 november 1949 över järnvägsstyrelsens investeringspetita för budgetåret 1950/51. Kommissionen anförde i nämnda utlåtande bl. a., att vid diskussioner mellan kommissionen och Domnarfvets järnverk förutsatts en leverans till statens järnvägar under år 1950 av tillhoppa 22 600 ton räls och att överskjutande av styrelsen önskade kvantiteter måste anskaffas genom import. I den mån styrelsens rälsbehov för arbeten enligt det nu framlagda elektrifieringsprogrammet bliva aktuella detta år och icke kunna tillgodoses ur nämnda leverans från Domnarfvets järnverk, synas de alltså böra täckas genom import.

II. Elektrifierings- och signalbyggnadsorganisation i Nässjö.

I skrivelse den 10 februari 1950 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att ett investeringsanslag av 700 000 kronor måtte anvisas för nästa budgetår till ombyggnad och utvidgning av elektrifierings- och signalbyggnadsorganisationens verkstads- och förrådslokaler i Nässjö.

Järnvägsstyrelsen erinrar inledningsvis, att den verkstads- och förrådslokal, som år 1931 inrättades i Nässjö för att tjäna som bas för de då igångsatta elektrifieringsarbetena, från början erhöll provisorisk karaktär. När statsbaneelektrifieringen senare visade sig bli både långvarig och omfattande, uppkom behov av en bättre ordnad basorganisation.

Detta behov har till viss del kunnat tillgodoses genom utvidgning av lagringsutrymmena. Markområdet har sålunda utökats och spåranläggningarna kompletterats. Montageverkstaden, däremot, är alltjämt inrymd i den ursprungliga byggnaden, ett förutvarande snöplogstall, uppfört i trä. Den är ytterligt brandfarlig, vilket i betraktande av den lagerförda materielens värde utgör en allvarlig olägenhet. Den är dessutom sådan, att den icke tillfredsställer rimliga anspråk på personalens hygien och omvårdnad. Skola

elektrifieringsarbetena fortsättas, bör anläggningen i Nässjö ombyggas enbart med hänsyn till de nu anförda skälen. Därutöver bör emellertid beaktas, att de från Nässjö ledda arbetena undergått en successiv förändring. Vid sidan om nyelektrifieringsarbetena ha i växande omfattning tillkommit förnyelse- och ändringsarbeten på äldre bandriftanläggningar. Sistnämnda arbeten ha numera sådan omfattning, att man har att vänta en permanent belastning på basorganisationen av, i penningar räknat, 2 à 3 miljoner kronor per år. Eftersom sålunda även den löpande elektrodriften är beroende av denna organisation, skulle en brand i dessa anläggningar kunna få högst allvarliga konsekvenser.

Frågan om att bygga om Nässjö-anläggningen har, framhåller styrelsen, av naturliga skäl länge varit på tal. Den har emellertid på senare tid aktualiserats i sådan grad, att ett avgörande icke längre bör anstå. Anledningen härtill är närmast den, att ökade anspråk ställts på signalbyggnadsverksamheten, såväl i vad gäller skyddet för vägtrafiken vid korsningar mellan väg och järnväg som de egentliga järnvägssignalanläggningarna. Järnvägsstyrelsen anför härom i huvudsak följande.

Beträffande skyddet för vägtrafiken erinras om det av 1948 års utredning angående järnvägs korsningar den 25 februari 1949 avlämnade betänkandet. I detta föreslås utbyggnad av vägskyddsanläggningar för högst ansevärda belopp och klarlägges vidare, att en av förutsättningarna för utbyggnadsprogrammets genomförande är, att en basorganisation inrättas även för detta ändamål. Järnvägsstyrelsen hade redan tidigare, oavsett de betydande, då icke kända arbetstillskott, som en utbyggnad av vägskyddsanläggningarna måste medföra, kommit till samma uppfattning. Styrelsen hade också inrättat en dylik speciell, från det löpande underhållsarbetet skild nybyggnadsorganisation i Nässjö. Fördelarna härav skulle dock icke komma till sin fulla rätt förrän förråds- och verkstadsrörelsen kompletterats. I och med att vägskyddsanläggningarna skulle utbyggas i nu förutsebar omfattning, uppkom frågan på vad sätt en komplettering lämpligen borde genomföras även med hänsyn härtill.

I fråga om de egentliga järnvägssignalanläggningarna erinrar styrelsen om statens järnvägars överrevisorers berättelse för tiden den 1 januari 1946—30 juni 1947, vari under rubriken »Trafiksäkerheten» understrykes vikten av att allt för lång tid ej förgår, innan ett större antal, i första hand vissa namngivna stationer förses med bättre anordningar till skyddande av trafiksäkerheten. Skall detta mycket berättigade önskemål kunna tillgodoses, är det enligt styrelsens uppfattning nödvändigt, att basorganisationen i Nässjö upprustas, enär nu tillgängliga resurser icke medgiva någon nämnvärd ökning av nybyggnadsverksamheten på signalområdet.

För att få ombyggnadsproblemet grundligt utrett har styrelsen anlitat den utredningsman, som tidigare haft ansvaret för 1948 års utredning angående järnvägs korsningar. Utredningsmannens mycket noggranna undersökningar visa, att förutom den belastning, som kommer att åvila basorganisationen till följd av elektrodriftens behov och eventuella nyelektrifieringsarbeten, signalbyggnadsverksamheten skulle komma att medföra arbeten för en kostnad, växande från 4 till 9 miljoner kronor per år. Hans under-

sökningar visa vidare, att anläggningskostnaden skulle komma att uppgå till 1 miljon kronor.

För att finansiera det avsedda byggnadsprogrammet vore det enligt styrelsen tänkbart att för hela arbetet begära särskilt anslag av riksdagen. Ett dylikt förfarande skulle emellertid strida mot gällande praxis så tillvida, som kostnaderna för anordningar, erforderliga för nybyggnadsarbeten, bruka bestridas med anslagen för dessa och alltså icke med särskilda anslag. Å andra sidan kan utvecklingen, såsom fallet är i fråga om elektrifieringsorganisationens anläggningar i Nässjö, leda därhän, att dylika anordningar få bestående värde, nämligen i den mån de kunna utnyttjas för driften av befintliga anläggningar. Användningsvärdet för enbart driften blir dock mindre än för driften och nybyggnadsverksamheten i förening. Med hänsyn härtill synes det motiverat, att kostnaden för Nässjö-anläggningen bestrides med såväl elektrifierings- och signalbyggnadsanslag som med särskilt anslag, lämpligen i den proportion, som kan beräknas råda mellan å ena sidan anläggningens nuvarande betydelse, å andra sidan dess betydelse, sedan driftens behov kommit att dominera verksamheten vid densamma.

Att på förhand beräkna en dylik proportion med någon större grad av noggrannhet låter sig självfallet icke göra. Det torde, i vad gäller Nässjö-anläggningen, blott kunna konstateras, att anläggningen som sådan är oumbärlig även för driften, att anspråken på anläggningens kapacitet växa i den mån, som nybyggnadsverksamheten fortskrider, och att alltså en relativt stor andel i dess totala kostnad bör bestridas med särskilt anslag. Järnvägsstyrelsen bedömer denna andel i den totala kostnaden, 1 miljon kronor, till 700 000 kronor. Återstående kostnad, 300 000 kronor, bör successivt påföras nybyggnadsanslagen för banelektrifiering och signalanläggningar till ett belopp av 200 000 resp. 100 000 kronor.

Departementschefen.

Det svenska statsbanenätet omfattar för närvarande 14 782 bankm, varav 5 766 bankm eller ungefär 39 % äro elektrifierade. Av trafikarbetet vid statens järnvägar utföres omkring 85 % med elektrisk kraft.

Den föreliggande planen för fortsatt elektrifiering av statsbanenätet omfattar 13 linjesträckor med en sammanlagd längd av ca 1 244 bankm. Järnvägsstyrelsen hemställer, att beslut fattas om elektrifiering av i första hand linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar. Övriga i planen ingående linjer äro i norra Sverige linjerna Söderhamn—Sundsvall—Härnösand—Långsele, Ljusdal—Hudiksvall, Mellansel—Örnsköldsvik, Bastuträsk—Rönnskär med Slind—Boliden och Vännäs—Umeå—Holmsund, i mellersta Sverige linjerna Ludvika—Tillberga—Sala och Kristinehamn—Persberg med Nyhyttan—Filipstad Östra samt i södra Sverige linjerna Hässleholm—Kristianstad och Borås—Alvesta.

Kostnaderna för genomförandet av detta elektrifieringsprogram uppgå, enligt järnvägsstyrelsens beräkningar, till sammanlagt 192,7 miljoner kronor. Av denna totalsumma belöpa 37,6 miljoner kronor på banarbeten, 54,8 miljoner kronor på anskaffning av elektrolok och 100,3 miljoner kronor på fasta elektriska anläggningar. Den del av kostnaderna — det s. k. elektrifieringskapitalet — vilken bedömts erforderlig för sådan omställning av den nuvarande ångdriften till elektrodrift att de båda driftarterna såvitt möjligt bli ekonomiskt jämförbara, uppgår till 71,1 miljoner kronor.

Genom införande av elektrodrift i avsedd omfattning räknar järnvägsstyrelsen med att en årlig besparing skall uppkomma om brutto ca 12,4 miljoner kronor för maskin- och verkstadstjänsten. Sedan från detta belopp dragits ca 4,4 miljoner kronor, avseende tillkommande årskostnader för banans komplettering och de fasta elektriska anläggningarna, skulle nettovinsten vid en genomförd elektrifiering uppgå till närmare 8 miljoner kronor per år. Styrelsen har därvid räknat med att vissa anläggningar för försvarstekniskt skydd vid omformarstationerna för en sammanlagd kostnad av 4 miljoner kronor icke skulle belasta statens järnvägars räntepliktiga kapital. Med dessa utgångspunkter och under förutsättning att kolpriset utgör 65 kronor per ton har styrelsen beräknat, att elektrifieringskapitalet, såvitt nu kan bedömas, skulle kunna förräntas med närmare 15 %.

I jämförelse med de av järnvägsstyrelsen i augusti 1946 framlagda kalkylerna, enligt vilka anskaffnings- och anläggningskostnaderna för samma program uppgingo till ca 165 miljoner kronor vid dåvarande prisnivå, uppvisa de nu redovisade ett avsevärt bättre resultat av en elektrifiering. Enligt 1946 års kalkyler stannade nämligen förräntningen vid 3,5—6 procent. Anledningen till den förändrade bedömningen av räntabiliteten är främst att söka däri, att 1946 års kalkyler baserades på 1938 års trafikvolym vid statens järnvägar. Trafikvolymen har emellertid därefter undergått en betydande stegring. År 1948 uppgick sålunda trafikrörelsen i bruttotonkm till i runt tal 170 % av 1938 års värde. Järnvägsstyrelsen räknar i de nya kalkylerna med att persontrafikvolymen skall kunna vidmakthållas på ungefär nuvarande nivå och att godstrafikvolymen kan komma att nedgå till 80 % av 1947 års värde eller omkring 85 % av nuvarande nivå.

I 1946 års kalkyler förutsattes vidare, att banan skulle, företrädesvis på grund av att man avsett att i trafiken använda loktyper med ett axeltryck av 17 ton, upprustas för en kostnad av ca 52 miljoner kronor, räknat i 1946 års priser. I de nya kalkylerna har järnvägsstyrelsen räknat med att loktyper med ett axeltryck av 15 ton skola kunna användas. Även andra omständigheter, såsom att vissa förnyelsearbeten å banan, vilka medtagits i 1946 års kalkyler, numera utförts, ha medverkat till att kostnaderna för en upprustning av banan numera beräknas till i runt tal 31,4 miljoner kronor vid 1946 års prisläge. Med hänsyn till därefter uppkomna prisstegringar ha kostnaderna emellertid upptagits till 37,6 miljoner kronor. De förnyade övervägandena i elektrofrågan synas sålunda ha öppnat möjligheter till en

besparing av anläggningskapital på omkring 20 miljoner kronor räknat i 1946 års priser. Denna besparing har endast till ringa del kommit till uttryck i de nyssnämnda förräntningssiffrorna, när dessa räknats på ett elektrifieringskapital, vari nu ifrågavarande arbeten i banan ingå med blott ett mindre belopp.

De antaganden, på vilka järnvägsstyrelsens kalkyler vila, äro såsom framgår av styrelsens framställning i viss mån osäkra. Vid bedömningen av investeringarnas affärsmässiga berättigande torde dock de framräknade resultaten i stort sett kunna tagas till utgångspunkt. Såsom förut framhållits har styrelsen utgått från att kostnaderna för vissa, huvudsakligen av försvarstekniska hänsyn föranledda anordningar ej skulle belasta statens järnvägars räntepfiktiga kapital. Det sammanlagda beloppet av dessa kostnader är ej av den storlek, att räntabilitetskalkylerna nämnvärt påverkas av om dessa komma att avskrivnas med skattemedel eller driftmedel. De ifrågasatta anordningarna synas emellertid vara av natur att, vid tillämpning av de i årets statsverksproposition (Bil. 26, punkten 2) uppdragna riktlinjerna för behandlingen av försvarsberedskapskostnader, böra avskrivnas med driftmedel. Skulle i något fall krav ställas på större försvarsberedskap än som kan affärsmässigt bäras, torde frågan om eventuell anvisning av särskilda medel, att avskrivnas i annan ordning, få framdeles prövas av statsmakterna. Sådana medel skola i förekommande fall anvisas särskilt under rubriken försvarsberedskap.

Räntabilitetsberäkningarna hänföra sig, såsom förut nämnts, endast till det s. k. elektrifieringskapitalet. Utöver detta skulle, om elektrifieringsprogrammet genomföres, ytterligare investeringar å sammanlagt 121,6 miljoner kronor behöva göras. Nära hälften av detta belopp eller ca 55 miljoner kronor avser elektrolok. Då dessa äro avsedda att ersätta ånglok, som nu äro så ålderstigna att de måste förnyas, kan denna investeringsutgift betraktas som under alla förhållanden oundgänglig inom en snar framtid. Återstående investeringar avse huvudsakligen förnyelse och förbättring av banan och dess överbyggnad samt av svagströms- och belysningsledning. Utförandet av dessa arbeten synes i väsentlig mån aktualiseras genom elektrifieringen. Även om dessa kapitalbelopp icke slutligen skola inräknas i elektrifieringskalkylen kommer dock elektrifieringen att medföra räntekostnader för de i förtid utförda investeringarna, varvid dock kostnaderna kunna beräknas bli täckta för svagströms- och belysningsledning, när de tagas i drift, samt för banan, i den mån trafiken ökar. Den kalkylerade överförräntningen, vilken vid ett kolpris av 65 kronor per ton uppgår till 11,2 %, synes dock vara så stor att räntabiliteten även under den ifrågavarande övergångstiden får anses tillfredsställande.

Jag finner sålunda det av järnvägsstyrelsen nu framlagda programmet för en fortsatt elektrifiering av statsbananätet, under de förutsättningar som angivits i järnvägsstyrelsens skrivelse, vara från affärsmässig synpunkt godtagbart såsom en helhet betraktat.

Frågan om elektrifieringsprogrammets förverkligande är beroende av, bland annat, att arbetskraft och material kunna i erforderlig utsträckning ställas till förfogande. Läget härutinnan har utan tvekan förbättrats sedan 1946. Arbetsmarknadsstyrelsen har framhållit, att det är en väsentlig fördel att elektrifieringsprogrammet blivit utformat så att arbeten i landets nordliga och sydliga delar kunna samordnas. Enligt styrelsen finnes tillräcklig arbetskraft tillgänglig för att möjliggöra ett påbörjande av arbetena. Statens handels- och industrikommission har gjort förbehåll rörande möjligheterna att tillgodose järnvägsstyrelsens behov av räls, ehuru detta behov i förhållande till det år 1946 anmälda minskats betydligt. Slutligen måste hänsyn tagas till investeringsverksamhetens sammanhang med den allmänna ekonomiska politiken.

Med beaktande av samtliga på frågan inverkanse faktorer synes i anslutning till järnvägsstyrelsens förslag beslut nu böra fattas om elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar. Elektrifieringsprogrammet i övrigt torde i avbidan på ytterligare erfarenheter av den ekonomiska utvecklingen böra tills vidare kvarstå å allmän beredskapsstat. Till denna fråga torde jag få återkomma i annat sammanhang. Det av järnvägsstyrelsen anmälda medelsbehovet för nästa budgetår uppgår till 3 miljoner kronor utöver det belopp å likaledes 3 miljoner kronor som tidigare anvisats under rubriken Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet. Genom avslutande av vissa äldre elektrifieringskonton kan emellertid ett belopp om 2,9 miljoner kronor frigöras av äldre anslagsmedel. Med hänsyn härtill och då medelsförbrukningen bör begränsas inom den av järnvägsstyrelsen angivna ramen, bör något nytt anslag ej anvisas. De äldre anslagsmedlen böra överföras till det nya anslaget. Därest under nästa budgetår statens järnvägars elektrifieringsorganisation kommer att tagas i anspråk för elektrifiering av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, kan en förskjutning i tiden mellan de olika elektrifieringarna komma att inträda. Slutlig ståndpunkt till dessa frågor kan tagas först vid behandlingen av byggnadstillståndsärendena. Såvitt nu kan bedömas bör dock utgångspunkten vara att någon nämnvärd utökning av elektrifieringsorganisationen icke bör komma till stånd under nästa budgetår. Med hänsyn till ovissheten om den framtida ekonomiska utvecklingen böra icke heller sådana dispositioner vidtagas, att en utvidgning av elektrifieringsarbetena utöver nuvarande nivå av omkring 10 miljoner kronor per år blir ofrånkomlig efter budgetåret 1950/51. Det är emellertid samtidigt önskvärt att möjligheten hålles öppen att senare utvidga dem till högst 20 miljoner kronor per år.

Vad angår järnvägsstyrelsens förslag rörande ombyggnad och utvidgning av elektrifierings- och signalbyggnadsorganisationens verkstads- och förrådslokaler i Nässjö finner jag behovet styrkt. För ändamålet äskade medel torde få bestridas av den del av statens järnvägars dispositionsanslag som enligt förslag i statsverkspropositionen (Bil. 26, punkten 21) skall stå till Kungl. Maj:ts förfogande.

På grund av det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att bemyndiga Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad jag till statsrådsprotokollet förordat, besluta om elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar.

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

Ur protokollet:

Ingvar J:son Rörs.
