

Nr 138.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående vissa investeringar i statens järnvägars fond; given Stockholms slott den 10 mars 1950.

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

Under Hans Maj:ts

Min allernådigste Konungs och Herres frånvaro:

GUSTAF ADOLF.

Torsten Nilsson.

Utdrag av protokollet över kommunikationsärenden, hållet inför Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten i statsrådet å Stockholms slott den 10 mars 1950.

Närvarande:

Statsministern ERLANDER, statsråden SKÖLD, QUENSEL, DANIELSON, VOUGT, ZETTERBERG, NILSSON, STRÄNG, ERICSSON, MOSSBERG, ANDERSSON, LINGMAN.

Efter gemensam beredning med chefen för finansdepartementet anmäler chefen för kommunikationsdepartementet, statsrådet Nilsson, frågor om vissa investeringar i statens järnvägars fond och anför därvid följande.

1:o.

I skrivelse den 17 februari 1950 har *järnvägsstyrelsen* till en början erinrat, att huvudbyggnaden vid den av Svenska turistföreningen ägda och drivna turiststationen i Abisko, vilken inrymmer köksavdelning, matsalar

och sällskapsrum samt ursprungligen 86 sängplatser, varav 24 i enkelrum, 36 i dubbelrum och övriga 26 i logement, nedbrunnit till grunden i slutet av april 1949. Under tiden därefter har föreningen därför endast kunnat mot- taga gäster i de i närheten av turiststationen uppförda, för en mera enkel förläggning inredda småstugorna, vilka sammanlagt inrymma ett 80-tal platser. Utspisning m. m. av dessa gäster har skett i en för ändamålet om- ändrad annexbyggnad, invid vilken sällskapsrum anordnats i en nyupp- förd barack.

Samtidigt med dessa provisoriska åtgärder uppdrog föreningen i maj 1949 åt sin sedan länge för dylika ändamål anlitade arkitekt att i enlig- het med vissa meddelade direktiv utarbeta ritningar och kostnadsförslag för en ny huvudbyggnad i den brunna byggnadens ställe. Ett första dylikt skissförslag framlades i juni 1949. Förslaget upptar 24 enkelrum, 32 dub- belrum och 3 dubletter med sammanlagt 94 gästbäddar jämte därefter och med hänsyn till gästantalet i småstugorna avpassade köks-, matsals- och sällskapslokaler. Förslaget innefattar därjämte en särskild flygel med per- sonalbostäder, vilken föreningen redan före branden hade planer på att uppföra för att för silt ursprungliga ändamål frigöra ett visst antal platser i den gamla huvudbyggnaden och i en annexbyggnad, vilka successivt måst tagas i anspråk för personalens förläggning och sålunda minskat det tidi- gare tillgängliga antalet gästbäddar. Frånsett denna under alla förhållanden erforderliga tillbyggnad var den planerade nybyggnaden, vad kapaciteten angår, ungefär likvärdig med den gamla huvudbyggnaden (94 mot 86 säng- platser). I fråga om ändamålsenlighet och utrustning var densamma där- emot självfallet betydligt överlägsen den gamla för länge sedan tillkomna och därefter vid flera tillfällen till- och ombyggda huvudbyggnaden.

Kostnaderna för en turiststationsbyggnad av nu angiven storlek beräk- nades enligt styrelsen till 2 160 000 kronor, vartill komma anordningar för vattenanskaffning för 75 000 kronor och inventarier för 250 000 kronor. På den under alla förhållanden erforderliga tillbyggnaden av personalbostäder belöpte av förstnämnda belopp 360 000 kronor. Det sålunda utarbetade för- slaget ansågs emellertid alltför kostnadskrävande, och föreningen uppdrog därför åt sin arkitekt att undersöka, huruvida och på vad sätt kostnaderna skulle kunna nedbringas utan samtidig minskning av turiststationens be- lägningskapacitet och utan nämnvärd minskning av den tänkta och efter Abiskos turistklintel lämpade utrustningen och inredningen — med bl. a. fristående sängar i dubbelrummen och icke s. k. tarrsängar d. v. s. bäddar i två våningar såsom på vissa andra håll.

Vid den företagna överarbetningen har det befunnits möjligt att ned- bringa byggnadsvolymen och därmed kostnaderna genom minskning dels av rummens yttnehåll, dels av utrymmet i korridorer, hallar och sällskaps- rum ävensom genom slopning av vissa separata bad- och toaletterum m. m. Den reviderade kostnadsberäkningen slutar på en totalsumma av 1 925 000 kronor d. v. s. på ett 560 000 kronor lägre belopp än det första förslaget.

Sedan förutnämnda ritningar och kostnadsförslag upprättats, sökte före- ningen kontakt med järnvägsstyrelsen för att höra, huruvida ekonomiskt

stöd i en eller annan form från statens och närmast från statens järnvägars sida kunde vara att påräkna till planernas förverkligande. Den på grund av branden utbetomna försäkringssumman, 840 000 kronor, jämte övriga medel, som föreningen nu skulle kunna disponera för ändamålet eller eljest upplåna på vanligt sätt, voro nämligen enligt föreningens mening otillräckliga för nyanläggningens finansiering.

Mellan järnvägsstyrelsen och föreningen med anledning härav förda överläggningar samt verkställda utredningar ha bibragt styrelsen den övertygelsen, å ena sidan att föreningen svårigen i vanlig ordning kan anskaffa det kapital, som utöver det erhållna brandförsäkringsbeloppet erfordras för uppförande av en nybyggnad av angivna dimensioner, å andra sidan att en av brist på medel eventuellt påkallad nedskärning av antalet gästbäddar skulle vara till förfång icke blott för landets reseliv, för vilket Abisko sedan gammalt spelar en betydelsefull roll, utan även för statens järnvägar, som därigenom skulle förlora ej obetydliga inkomster av turisttrafiken. På grund härav synes turistföreningen böra erhålla visst ekonomiskt stöd från statsmakterna i det på grund av branden nu iråkade läget. Det är ur angivna synpunkter även angeläget, att turiststationen återuppbygges snarast möjligt.

Vad angår formen för ett sådant stöd har under överläggningarna diskuterats olika tänkbara alternativ. Under åberopande av en upprättad och för styrelsen företedd räntabilitetskalkyl, vilken visar, att intäkterna av turiststationsrörelsen i Abisko knappast torde kunna väntas täcka mer än de löpande utgifterna jämte nödiga avskrivningar och att någon förräntning av det erforderliga främmande kapitalet sålunda icke synes möjlig, har från föreningens sida i första hand ifrågasatts, att staten skulle lämna ett räntefritt engångsbidrag till turiststationens återuppbyggande. Järnvägsstyrelsen har emellertid förklarat sig icke kunna förorda en stödåtgärd i denna form utan har under de fortsatta överläggningarna framhållit, att ett eventuellt stöd från statens sida lämpligen borde givas i samma form som den hjälp, vilken statens järnvägar med statsmakternas medgivande (prop. nr 104 och riksdagens skrivelse nr 113 år 1934 samt prop. nr 200 och riksdagens skrivelse nr 298 år 1937) vid två tillfällen lämnat Skid- och friluftsförbundet till utbyggnad av turiststationen i Storlien. Enligt dessa beslut bemyndigades järnvägsstyrelsen att för ifrågavarande ändamål av statens järnvägars rörelsemedel till Skid- och friluftsförbundet lämna amorteringslån å 350 000 resp. 515 000 kronor på vanliga villkor samt att under den tid, amorteringen av sagda lån pågår, bidra till deras förräntning och amortering med hälften av ifrågakommande annuiteter. Låntagaren har sålunda i realiteten endast att förränta och återbetala halva det lånfångna beloppet. Styrelsen har meddelat turistföreningen, att styrelsen för sin del är beredd att hos statsmakterna söka på nu angivna villkor utverka ett lån i paritet med det brandförsäkringsbelopp, som föreningen själv har disponibelt för ändamålet, d. v. s. å 840 000 kronor.

Då skälen för en medverkan från statens sida i huvudsak äro desamma i fråga om Abisko, som de voro, när det gällde Storlien, och mycket alltså

talar för att ett stöd till turistföreningen lämnas i liknande form som tidigare till Skid- och friluftsförbundet, har föreningen förklarat sig med tacksamhet godtaga även den sålunda erbjudna lösningen av frågan.

Vad angår villkoren i övrigt för ett sådant lån synes räntefoten för det samma böra bestämmas till 3,5 procent och amorteringstiden till 30 år. Annuiteten skulle då komma att belöpa sig till 45 672 kronor, varav turistföreningen och järnvägsstyrelsen skulle bestrida hälften eller 22 836 kronor vardera. Till säkerhet för lånet förutsattes turistföreningen skola pantförskriva inteckningar med bästa förmånsrätt. I den mån det nu i utsikt ställda lånet å 840 000 kronor jämte den lika stora försäkringssumma, som föreningen på grund av branden utbekommit, samt övriga av föreningen disponibla likvida medel icke förslå till anläggningskostnadernas bestridande, har föreningen emellertid förbehållit sig och styrelsen ansett sig kunna gå med på att föreningen får disponera framförliggande inteckningar som säkerhet för den ytterligare upplåning i bank, som kan befinnas erforderlig.

Under överläggningarna har även dryftats frågan om statens representation i föreningens styrelse och revision. Därvid har från järnvägsstyrelsens sida erinrats om att detta villkor gäller för de till Skid- och friluftsförbundet lämnade lånen och i princip även i andra fall, där staten direkt eller indirekt beviljat lån. Med hänsyn till sammansättningen av turistföreningens styrelse — sedan flera årtionden tillbaka äro statens järnvägar där företrädda ehuru utan formellt representantskap — och till det faktum, att föreningen sedan många år tillbaka årligen erhåller betydande statsbidrag till många andra ändamål, utan att därvid uppställts något dylikt villkor, har från föreningens sida hävdats, att detta villkor synes onödigt även i detta fall. Under angivna förhållanden finner icke heller styrelsen strängt påkallat, att för lånets åtnjutande uppställs något sådant förbehåll som tidigare varit vanligt och framställer för sin del icke något yrkande härom, i all synnerhet som härför skulle erfordras en omständlig och tidskrävande ändring av föreningens nuvarande stadgar.

Vad slutligen angår frågan, av vilka medel ett eventuellt lån till turistföreningen lämpligen bör bestridas, torde till en början få erinras om att förutnämnda till Skid- och friluftsförbundet på sin tid beviljade lån bestritts av statens järnvägars rörelsemedel. Sedan de affärsdrivande verkens pensionsfonds- och förnyelsefondsmedel i samband med den år 1944 beslutade och genomförda omläggningen av kapitalbudgeten salderats mot verkens kapitalskuld till statsverket, förfogar järnvägsstyrelsen ej längre över några rörelsemedel, som kunna användas för utlåning. Medel för ändamålet torde därför böra anvisas å kapitalbudgeten. Det synes emellertid lämpligt, att järnvägsstyrelsen formellt står som långivare, och att lånet alltså anvisas å statens järnvägars fond.

Under återopande av det anförda hemställer järnvägsstyrelsen, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till lån till Svenska turistföreningen för återuppförande av turiststationen i Abisko å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens

järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 840 000 kronor,

dels medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järnvägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt i det föregående angivna grunder,

dels bemyndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

Departementschefen. Den i det föregående återgivna, av järnvägsstyrelsen gjorda framställningen avser, att ett lån av statsmedel skulle lämnas till Svenska turistföreningen för återuppförande av föreningens turiststation i Abisko, vilken nedbrann i april 1949. Lånet skulle utgå med samma belopp som brandförsäkringssumman för den nedbrunna huvudbyggnaden eller med 840 000 kronor. Då kostnaderna för den nya turiststationen, vilken skulle få i huvudsak samma beläggningskapacitet som den gamla, beräknats till 1 925 000 kronor, skulle förutom nämnda statslån och försäkringsbelopp erfordras, såvitt nu kan bedömas, ytterligare 245 000 kronor. Detta medelsbehov avser föreningen att täcka genom att taga i anspråk vissa disponibla medel och genom att upptaga ett banklån.

Beläggningsstatistiken visar för den gamla turiststationen i Abisko relativt gynnsamma siffror. Statens järnvägar ha ett visst ekonomiskt intresse av att turisttrafiken till Abisko upprätthålles. Det synes vidare vara ovisst, om föreningen utan hjälp av staten kan finansiera den föreslagna nya turiststationen. Föreningens ideella verksamhet för att sprida kännedom om och väcka intresse för svensk natur och främja svenskt turistväsende synes även värd stöd. Med hänsyn till anförda omständigheter vill jag tillstyrka, att ett lån om 840 000 kronor av statsmedel lämnas till turistföreningen för uppförande av en ny turiststation i Abisko. Då statens järnvägar numera sakna rörelsemedel, att användas för låneändamål, synes ett särskilt investeringsanslag böra anvisas för nästa budgetår under statens järnvägars fond.

Beträffande lånevillkoren må erinras, att till säkerhet för statslånet skulle turistföreningen lämna inteckningar med bästa förmånsrätt i föreningens anläggning i Abisko, dock skulle framföriggande inteckningar få tagas i anspråk såsom säkerhet för banklånet. Amorteringstiden för statslånet skulle vara 30 år och räntesatsen 3,5 procent. Den årliga annuiteten skulle därvid uppgå till 45 672 kronor, varav statens järnvägar och turistföreningen skulle erlägga vardera hälften eller 22 836 kronor. Denna uppdelning överensstämmer med de villkor som äro förenade med tvenne tidigare med Skid- och friluftsförbundet träffade avtal om lån av statsmedel till utbyggnad av skidfrämjandets anläggning i Storlien. I övrigt har vid de preliminära förhandlingarna mellan järnvägsstyrelsen och turistföreningen förutsatts, att ett blivande låneavtal skulle upprättas på i huvudsak samma villkor som låneavtalen med Skid- och friluftsförbundet.

Jag har icke någon erinran att göra emot de mellan järnvägsstyrelsen och turistföreningen preliminärt överenskomna villkoren för statslånet. Den

av turistföreningen erbjudna in-teckningssäkerheten synes mig sålunda böra godtagas. Jag förutsätter dock, att det ifrågasatta banklånet icke skall taga i anspråk framförliggande in-teckningar till högre belopp än 245 000 kronor eller skillnaden mellan den beräknade kostnaden samt summan av det ut-bekomna brandförsäkringsvärdet och statslånet. Ej heller har jag något att erinra mot att järnvägsstyrelsen av trafikmedel betalar hälften av den årliga annuiteten för statslånet.

Lånevillkoren böra närmare utformas i ett särskilt låneavtal mellan järn-vägsstyrelsen och turistföreningen. Det torde få ankomma på Kungl. Maj:t att i huvudsaklig överensstämmelse med vad här anförts fastställa ett bli-vande låneavtal. I likhet med järnvägsstyrelsen finner jag ej skäl påfordra att styrelsen beredes särskild representation i föreningens styrelse och revision.

Blivande ritningar torde i samband med fastställelsen av låneavtalet få underställas Kungl. Maj:t för godkännande.

I anslutning till det anförda får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen att

dels till Lån till Svenska turistföreningen för återuppfö-rande av turiststationen i Abisko å kapitalbudgeten under statens affärsverksfonder, statens järnvägar, för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 840 000 kronor,

dels medgiva, att järnvägsstyrelsen må av statens järn-vägars trafikmedel årligen tillskjuta hälften av det belopp, som erfordras för lånets förräntning och amortering enligt i det föregående angivna grunder,

dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att för ifrågavarande lån meddela de närmare bestämmelser i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

2:o.

I 1950 års statsverksproposition (bil. 26, punkten 16) har Kungl. Maj:t föreslagit riksdagen att till Broar m. m. å riksstaten för nästa budgetår an-visa ett investeringsanslag av 1 000 000 kronor.

I skrivelse den 8 mars 1950 har *järnvägsstyrelsen* hemställt, att ett belopp av ytterligare 900 000 kronor måtte anvisas under anslaget till Broar m. m. för nästa budgetår.

Järnvägsstyrelsen erinrar inledningsvis i sin skrivelse, att den med rör-ligt spann försedda järnvägsbron i Lidköping, som förbinder järnvägssta-tionen därstädes med järnvägslinjen till Håkantorps och stadens industri-och hamnområden på västra sidan av Lidan, förstördes den 18 februari 1950 genom översvämning i Lidan i samband med isskruvning. Svängspannet, som utgjorde huvudparten av bron, fördes av isen ett stycke ut i hamnen, där det sjönk. Brons svängpelare skadades och anslagspelaren blev helt

raserad. Företagen undersökning har ådagalagt, att skadorna äro av den art och omfattning, att bron ej kan repareras.

Så fort detta konstaterats, måste styrelsen taga under överbäggande andra utvägar för att återställa den viktiga förbindelsen mellan järnvägsanläggningarna på ömse sidor om Lidan. I första hand planerade styrelsen härvid att anordna en provisorisk fast krigsbro, vilken skulle ha kunnat komma till stånd på den kortast tänkbara tiden. Stadsfullmäktige i Lidköping ha emellertid motsatt sig en sådan lösning. På grund härav nödgas styrelsen nu direkt inrikta sig på att anskaffa en permanent bro, även om man måste räkna med, att leveranstiden för en sådan blir ganska lång och att det i så fall torde dröja omkring två år, innan en ny bro kommit på plats.

För att minska olägenheterna för bl. a. industrierna i Lidköping på västra sidan av Lidan har styrelsen igångsatt byggnad av en ramp i Håkantorps för överföring av normalspårsvagnar till det avbrutna smalspårnätet.

Vid planeringen av den erforderliga nya bron gäller det bl. a. att taga ställning till huruvida denna bör konstrueras enbart med inriktning på sådan järnvägstrafik, som framförts över den nu raserade bron, eller om densamma bör omedelbart dimensioneras med hänsyn till att bandelen Håkantorps—Lidköping—Forshem framdeles kan komma att ombyggas till normalspår.

Enligt vad styrelsen erfarit, har 1943 års järnvägskommitté i dagarna avlämnat ett nytt betänkande, vilket utmynnar i förslag att ombygga bl. a. denna bandel till normalspår. Ett av motiven härför skulle enligt uppgift vara, att av kommittén utförda kalkyler visa, att en sådan åtgärd vore lönsam. Inom styrelsen verkställda preliminära kalkyler ge likaledes vid handen, att en breddning av ifrågavarande bandel torde kunna anses företagsekonomiskt försvarlig, särskilt om vissa inom Skånska Cement AB nu dryftade planer att utbygga bolagets anläggningar i Hällekis komma till utförande.

Under sådana förhållanden synes det styrelsen välbetänkt att dimensionera den behöfliga nya bron över Lidan på sådant sätt, att den även kan användas, om de smalspåriga järnvägslinjerna Håkantorps—Lidköping och Lidköping—Forshem sedermera skulle komma att ombyggas till normalspår.

Kostnaderna för en ny smalpårig bro ha beräknats till 750 000 kronor, medan en normalspårig bro beräknas kosta 900 000 kronor. Trots den till 150 000 kronor beräknade merkostnad, som härigenom skulle uppkomma, förordar styrelsen för sin del en lösning enligt sistnämnda alternativ.

Utförd enbart för smalspårstrafik borde kostnaden för en ny bro såsom förorsakad av den inträffade olyckshändelsen egentligen bestridas av statens järnvägars dispositionsanslag. Med hänsyn till storleken av det för ändamålet erforderliga beloppet ävensom frågans principiella innebörd samt den merkostnad som uppkommer, därest bron från början konstrueras med tanke på eventuell framtida normalspårstrafik, anser sig styrelsen emellertid böra dels inhämta statsmakternas tillstånd att utföra bron på sätt nu

angivits, dels utverka härav betingad medelsanvisning, varvid hela det erforderliga beloppet torde böra anvisas under anslaget till Broar m. m.

Departementschefen. 1943 års järnvägskommitté har den 1 mars 1950 avgivit betänkande angående de smalspåriga järnvägarna i Västergötland och därvid föreslagit, att bl. a. bandelen Håkantorps—Lidköping—Forshem ombygges till normalspår. Betänkandet kommer att i vanlig ordning remissbehandlas. Ståndpunkt till ombyggnadsfrågan har alltså ännu ej kunnat tagas.

Det föreliggande spørsmålet om byggande av en ny järnvägsbro över Lidan måste emellertid det oaktat snarast möjligt lösas. Järnvägsstyrelsen har förordat, att en normalspårig bro bygges för en kostnad av 900 000 kronor eller för ett 150 000 kronor högre belopp än kostnaden för en smalspårig bro. I detta läge finner jag, i likhet med järnvägsstyrelsen, välbetänkt att bron utföres på sådant sätt, att den utan förstärkning även lämpar sig för normalspårstrafik. Jag biträder alltså järnvägsstyrelsens förslag i nybyggnadsfrågan.

Erforderliga medel för nybyggnaden torde få bestridas från anslaget till Broar m. m., vilket efter beslut av Kungl. Maj:t eventuellt kan förstärkas med medel från statens järnvägars dispositionsanslag.

Under återopande av det anförda hemställer jag, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att godkänna här angivna riktlinjer för brofrågans lösning.

Till vad föredragande departementschefen under punkterna 1:o och 2:o hemställt, däri statsrådets övriga ledamöter instämma, behagar Hans Kungl. Höghet Kronprinsen-Regenten lämna bifall samt förordnar, att proposition av den lydelse bilaga till detta protokoll utvisar skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Sven G. Karlson.