

Nr 140.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående fortsatt elektrifiering av statsbanenätet m. m. jämte i ämnet väckta motioner.

(4:e avd.)

I propositionen nr 103 har Kungl. Maj:t, under åberopande av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 februari 1950, föreslagit riksdagen bemyndiga Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet förordats, besluta om elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar.

Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet.

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.

I skrivelse den 31 augusti 1946 framlade järnvägsstyrelsen förslag om fortsatt elektrifiering av statsbanenätet. Förslaget omfattade elektrifiering av 13 särskilda bandelar om sammanlagt 1 244 bankilometer för en beräknad kostnad vid dåvarande prisläge av 165 miljoner kronor. Efter remissbehandling anmäldes förslaget för Kungl. Maj:t den 14 februari 1947, varvid Kungl. Maj:t beslöt föreslå riksdagen medgiva att den till grund för då gällande allmänna beredskapsstat liggande investeringsplanen för statens järnvägar finge ändras i enlighet med vad departementschefen till statsrådsprotokollet förordat. Förslaget innebar, att det å den allmänna beredskapsstaten uppförda anslaget till Elektrifiering å 25 miljoner kronor skulle, under de för anslagets användande gällande förutsättningarna, få disponeras för förberedande arbeten med banelektrifiering 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 principbeslut snarast möjligt vore önskvärt om det fortsatta elektrifieringsprogrammet inom ramen för kommunikationsdepartementets samlade investeringsverksamhet.

Genom beslut den 6 maj 1949 har Kungl. Maj:t uppdragit åt järnvägsstyrelsen att — under beaktande av den senaste utvecklingen på lokteknikens 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 räntabilitetskalkyler åtföljd förnyad plan för den fortsatta elektrifieringen av det svenska statsbanenätet.

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

Järnvägsstyrelsen framhåller inledningsvis, att sedan den 31 augusti 1946, då järnvägsstyrelsen framlade sitt senaste program för fortsatt elektrifiering av det svenska statsbanenätet, en del förändringar inträtt i avseende på såväl trafikens omfattning som de tekniska och ekonomiska förutsättningarna för programmets genomförande. Härav följer, att en elektrifieringskalkyl, baserad på numera rådande förhållanden, kan förväntas ge andra resultat än dem, som framlades i augusti 1946. Järnvägsstyrelsen har i skrivelsen *dels* redogjort för de sålunda inträdda förändringarna, *dels* framlagt en räntabilitetskalkyl för det fortsatta elektrifieringsarbetet, *dels* lämnat uppgift om vissa beräknade personalbesparingar vid det framlagda elektrifieringsprogrammets genomförande, *dels ock* redogjort för vissa andra aktuella elektrifieringsprojekt (s. 4—19).

Av de sålunda 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 bliva 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

nödvärdigt 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.

Över järnvägsstyrelsens förevarande framställning ha efter remiss yttranden avgivits av *chefen för försvarsstaben, telegrafstyrelsen, arbetsmarknadsstyrelsen* samt *statens handels- och industrikommission*, varefter järnvägsstyrelsen utlåtit sig i anledning av vad telegrafstyrelsen i sitt yttrande anfört (s. 20—25).

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 allttjämt 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 å 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.

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 undersökningar 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, brukas 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.

Allt 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 oundgänglig 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 elektriskt 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—Långele, 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 räntepåliggande 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, enär 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 räntepliktiga kapital. Det sammanlagda beloppet av dessa kostnader är ej av den storlek, att räntabilitetskalkylerna nämnvärt påverkas av om dessa komma att avskrivas 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 avskrivas 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 avskrivas 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 belysningsledningar. 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 belysningsledningar, 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 statsbanenätet, 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 härulinnan 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 industrikonmission 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.

Motioner.

I förevarande sammanhang har utskottet till behandling förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Gillström m. fl.* (I: 391) och den andra inom andra kammaren av herr *Norén m. fl.* (II: 490), i vilka hemställts, att riksdagen måtte dels besluta om omedelbar elektrifiering av ostkustbanan med bibanor eller järnvägslinjerna Gävle—Härnösand—Långsele, Söderhamn—Kilafors samt Hudiksvall—Ljusdal, att verkställas i ett sammanhang och utan avbrott, och dels till elektrifiering av nämnda järnvägslinjer för budgetåret 1950/51 anvisa ett investeringsanslag av 5 miljoner kronor,

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Mannerskantz m. fl.* (I: 392) och den andra inom andra kammaren av herr *Hæggbloom m. fl.* (II: 489), i vilka hemställts, att riksdagen måtte uttala sig för att elektrifieringen nu i ett sammanhang genomföres av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar utan intrång av annan järnvägs elektrifiering.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna II: 490 och I: 392.

Utskottet.

I statsverkspropositionen till 1947 års riksdag (bil. 27, s. 99—103) anmäldes, att järnvägsstyrelsen framlagt förslag om fortsatt elektrifiering av det svenska statsbanenätet. Föredragande departementschefen ansåg sig emellertid, i avbidan på att materielsituationen och läget på arbetsmarknaden bleve gynnsammare, böra förorda uppskov med beslut i frågan och fann därför icke anledning föreligga att ingå på någon närmare prövning av det av järnvägsstyrelsen framlagda programmet. Riksdagen uttalade i sin skrivelse nr 58 bl. a. att — även om tidpunkten för ett igångsättande av de fortsatta elektrifieringsarbetena icke då kunde närmare angivas — ett principiellt ställningstagande till frågan om det närmast förestående elektrifieringsprogrammet i rådande situation icke vore uteslutet, varför riksdagen förutsatte att förslag i ämnet snarast möjligt förelades riksdagen. Liknande synpunkter ha framförts av 1949 års riksdag (skr. nr 34).

Genom den av Kungl. Maj:t nu framlagda elektrifieringsplanen, vilken grundar sig på en av järnvägsstyrelsen verkställd teknisk överarbetning av 1946 års förslag, har riksdagen beretts tillfälle att, i enlighet med de sålunda uttalade önskemålen, taga närmare ställning till hithörande spörsmål.

Av propositionen framgår bl. a., att ca 39 procent av de i statsbanenätet ingående linjerna redan äro elektrifierade. Ett genomförande av järnvägsstyrelsens program skulle höja denna andel till drygt 47 procent. De totala kostnaderna härför ha uppskattats till 192,7 miljoner kronor, varav 71,1 miljoner kronor avse det s. k. elektrifieringskapitalet. Den på grundval härav upprättade räntabilitetskalkylen utvisar, av skäl som närmare redovisats i propositionen, ett i jämförelse med de tidigare gjorda beräkningarna avsevärt bättre resultat. Medan enligt 1946 års kalkyler förräntningen av elektrifieringskapitalet skulle stanna vid 3,5—6 procent, bedömes nu motsvarande siffra komma att uppgå till inemot 15 procent. Den s. k. överförräntningen har i genomsnitt stigit från 2,5 till 11,2 procent. Därvid har räknats med ett kolpris av 65 kronor per ton. Under samma förutsättning väntas de totala kapitalkostnaderna för elektrifieringen kunna förräntas med 5,7 procent. Vid ett kolpris av 45 kronor per ton skulle alltså en förräntning efter 4,5 procent vara att emotse. Därutöver komma de möjligheter till inkomstökningar som elektrifieringen erfarenhetsmässigt bör medföra.

Departementschefen har funnit det av järnvägsstyrelsen framlagda programmet för fortsatt elektrifiering av statsbanenätet vara från affärsmässig synpunkt godtagbart såsom en helhet betraktat. Enligt departementschefens uppfattning bör dock f. n. beslut fattas om elektrifiering av allenast linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, medan programmet i övrigt anses i avvaktan på ytterligare erfarenheter av den ekonomiska utvecklingen böra tills vidare kvarstå å allmän beredskapsstat. Då vissa äldre anslagsmedel kunna tagas i anspråk för de närmast aktuella arbetena, har departementschefen ej heller funnit någon särskild medelsanvisning vara erforderlig för nästa budgetår.

I de båda likalydande motionerna I: 391 och II: 490 har förslag framlagts om viss utvidgning av de av departementschefen sålunda förordade elektrifieringsarbetena. Enligt motionärernas uppfattning borde riksdagen nu besluta om omedelbar elektrifiering av hela ostkustbanan med bibanor och härför anvisa ett investeringsanslag av 5 miljoner kronor.

Såsom ovan framhållits, utvisar den av järnvägsstyrelsen uppgjorda elektrifieringskalkylen ett ekonomiskt synnerligen fördelaktigt resultat. I likhet med departementschefen anser sig därför utskottet böra förorda, att den av styrelsen framlagda planen lägges till grund för den fortsatta elektrifieringen av det svenska statsbanenätet. Utskottet har heller intet att erinra mot att såsom en första etapp av denna plan beslut nu fattas om elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar samt att kostnaderna härför bestridas på i propositionen angivet sätt. Av det sagda följer, att utskottet icke är berett tillstyrka det i nyssberörda motioner framställda yrkandet om att elektrifieringsarbetena under nästa budgetår utsträckas utöver den av departementschefen föreslagna investeringsramen. Av rent praktiska skäl torde det även vara mindre lämpligt, att riksdagen i detalj binder sig för någon viss ordningsföljd beträffande dessa arbeten. Samtidigt vill emellertid utskottet framhålla, att de av motionärerna framförda synpunkterna synas vara värda allt beaktande. Utskottet förutsätter därför, att Kungl. Maj:t vid den fortsatta handläggningen av nu behandlade frågor tager vederbörlig hänsyn till dessa synpunkter. Därvid läser icke kunna bortses från att de av motionärerna föreslagna åtgärderna måste anses naturligt ansluta sig till den första etappen av det nu framlagda programmet för elektrifieringsarbetenas fortsättning. I detta sammanhang önskar utskottet även understryka angelägenheten av att elektrifieringsplanen i dess helhet genomföres i snabbast möjliga takt. Härför tala icke minst de kommunikationstekniska och näringsekonomiska fördelar som därigenom stå att vinna. Jämväl för statens järnvägar såsom affärsföretag äro vinsterna uppenbara. Utskottet delar sålunda departementschefens uppfattning att, så snart förhållandena medgiva, elektrifieringsarbetena böra utvidgas utöver nuvarande ram av ca 10 miljoner kronor per år.

Beträffande sist berörda spörsmål har departementschefen vidare uttalat att, därest under nästa budgetår statens järnvägars elektrifieringsorganisation komme att tagas i anspråk för elektrifiering av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar, en förskjutning i tiden mellan de olika elektrifieringarna kunde komma att inträda. Häremot ha såväl i nyssberörda båda motioner som i de likalydande motionerna I: 392 och II: 489 vissa erinringar framställts.

Såvitt utskottet kunnat finna, måste förevarande spörsmål ses i samband med frågan om ovannämnda trafikföretags framtida ställning inom landets järnvägsnät. Härutinnan har utskottet under hand inhämtat, att järnvägsstyrelsen till Kungl. Maj:t ingivit förslag till avtal med bolaget, enligt vilket förstatligandet av grängesbergsbanan skulle uppskjutas ytterligare

25 år men trafikanter och personal tillförsäkras samma fördelar som vid ett direkt inlemmande av företaget i statsbanenätet. Detta förslag är f. n. föremål för Kungl. Maj:ts prövning. Enligt vad utskottet erfarit är det alltjämt ovisst, huruvida detsamma i mer eller mindre oförändrat skick kommer att föreläggas nästa års riksdag eller om nya förhandlingar avses skola upptagas med bolaget. Vid sådant förhållande finner utskottet det vara förenat med betydande svårigheter att nu taga definitiv ståndpunkt till frågan om ianspråktagandet av statens järnvägars elektrifieringsorganisation för den ovannämnda banans elektrifiering. Problemet har därjämte vissa nationalekonomiska aspekter som man icke alldeles kan bortse från. Rent principiellt anser sig emellertid utskottet böra ge uttryck åt den uppfattningen, att ett enskilt företags planer icke utan starkt tvingande skäl böra få verka fördröjande på det program för statsbanenätets fortsatta elektrifiering som nu framlagts. Härvidlag synes icke minst böra beaktas, såsom järnvägsstyrelsen framhållit, att statens järnvägar gå förlustiga den rationaliseringsvinst som elektrifieringen medför, därest den ifrågavarande banans elektrifieringsarbeten givas företräde framför statsbaneföretagets egna arbeten. Riktigheten härav framträder särskilt tydligt, i den mån förutsättningar icke skulle befinnas föreligga att i en eller annan form närmare samordna förberörda trafikföretag med landets järnvägsnät i övrigt. Med hänsyn till nu angivna omständigheter vill det sålunda synas, som om beslut i frågan i varje fall icke borde träffas, förrän det visat sig möjligt att ytterligare utöka statens järnvägars elektrifieringsorganisation. Utskottet förutsätter därför, att Kungl. Maj:t vid de fortsatta övervägandena i frågan ägnar de av utskottet ovan anförda synpunkterna tillbörlig uppmärksamhet, så att avsteg från den av järnvägsstyrelsen framlagda elektrifieringsplanen i görligaste mån kunna undvikas.

Vad slutligen angår järnvägsstyrelsens förslag rörande ombyggnad och utvidgning av elektrifierings- och signalbyggnadsorganisationens verkstads- och förrådslokaler i Nässjö finner utskottet i likhet med departementschefen behovet styrkt. Utskottet vill i rådande läge ej heller motsätta sig att, på sätt departementschefen förordat, statens järnvägars dispositionsanslag tagas i anspråk för ändamålet. Samtidigt anser sig emellertid utskottet böra erinra om vad utskottet under punkten 21: o) i sitt av riksdagen godkända utlåtande nr 9 uttalat rörande angelägenheten av att tillräckliga medel ställas till järnvägsstyrelsens förfogande ur dispositionsanslaget för sådana arbetarskyddsåtgärder, av vilka trängande behov visat sig föreligga.

Under åberopande av det anförda får utskottet hemställa,

att riksdagen må

a) bemyndiga Kungl. Maj:t att, i huvudsaklig överensstämmelse med vad i statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 24 februari 1950 förordats, besluta om elektrifiering av linjerna Gävle—Söderhamn—Kilafors och Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar;

Statsutskottets utlåtande nr 140.

b) med anledning av motionerna I: 391 och II: 490 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anfört;

c) med anledning av motionerna I: 392 och II: 489 i skrivelse till Kungl. Maj:t giva tillkänna vad utskottet ovan anfört.

Stockholm den 10 maj 1950.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Närvarande: se under utlåtandet nr 142.
