

Nr 9.

Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts i statsverkspropositionen gjorda framställningar angående anslag å kapitalbudgeten för budgetåret 1952/53, i vad avser kommunikationsdepartementets verksamhetsområde, jämte i ämnet väckta motioner m. m.

(4:e avd.)

1:o) **Investeringsplan för kommunikationsverken.** I propositionen nr 1 har Kungl. Maj:t under kapitalbudgeten (bilaga 27, punkt 1, s. 1—15 av bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för den 4 januari 1952) lämnat en översikt över kommunikationsverkens investeringar, avseende postverkets, telegrafverkets, statens järnvägars och statens vattenfallsverks fonder, luftfartsfonden, väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond samt väginvesteringar.

I 1951 års statsverksproposition uppskattades investeringsutgifterna budgetåret 1950/51 för här ifrågakarande ändamål till 618 miljoner kronor. Utgifternas fördelning på kapitalfonderna och väginvesteringarna framgår av följande sammanställning (belopp i miljoner kronor):

	1950/51	
	Beräkn.	Utfall
Kommunikationsverkens kapitalfonder	508,0	488,4
Väginvesteringar	110,0	97,4
	Summa 618,0	585,8

De faktiska utgifterna understego sålunda de beräknade med ca 32 miljoner kronor. Detta förhållande förklaras till huvudsaklig del av att statens vattenfallsverks och det statliga vägväsendets investeringar överskattats med ungefär 14 respektive 13 miljoner kronor.

Beräkningarna i 1951 års statsverksproposition av investeringsverksamhetens omfattning *budgetåret 1951/52* utgick från kostnadsläget hösten 1950. Vid uppgörandet av investeringsplanen för nämnda budgetår togs icke hänsyn till eventuella ytterligare pris- eller lönestegringar. Det förutsattes emellertid att, i den mån sådana stegringar inträdde, frågan om en höjning av de för varje verk beräknade maximibeloppen för investeringsutgifterna skulle senare få upptagas till prövning under beaktande av då rådande förhållanden.

En jämförelse mellan beräkningarna i 1951 års statsverksproposition (Beräkn. I) av investeringsutgifterna budgetåret 1951/52 och en i december

1951 verkställd reviderad beräkning (Beräkn. II) visar följande tal i miljoner kronor.

	1951/52	
	Beräkn. I	Beräkn. II
Kommunikationsverkens kapitalfonder	488,0	679,0
Väginvesteringar	110,0	125,0
	<hr/>	<hr/>
Summa	598,0	804,0

Vid de senaste beräkningarna har hänsyn tagits till inträdda prisstegringar samt nu förefintliga leveransmöjligheter o. dyl. Tillägg har därjämte gjorts för vissa investeringar, som ej beaktats i 1951 års statsverksproposition, nämligen dels den i propositionen 1951: 131 anmälda utökningen av malmbanans kapacitet, dels vissa av vattenfallsstyrelsen anmälda investeringsbehov, främst anläggandet av en ny 380 kV stamlinje från Hallsberg till Skåne. På grund härav synas investeringsutgifterna, vilka i den i 1951 års statsverksproposition framlagda planen maximerades till 598 miljoner kronor exkl. kostnadsstegringar, såvitt nu kan bedömas komma att överskrida angivna ram med något över 200 miljoner kronor. Erforderliga höjningar av investeringsramarna för vissa verk anses böra medgivas, så att den sammanlagda medelsförbrukningen kan anpassas till den nu beräknade. Vissa sådana beslut ha enligt departementschefen redan fattats. I fråga om telegrafverket, statens järnvägar och statens vattenfallsverk förutsätter en höjning av ramen i angiven omfattning medelsanvisning å tilläggsstat.

För *budgetåret 1952/53* ha verksstyrelserna, under förutsättning att de framlagda anslagsäskandena bifallas, beräknat investeringsutgifterna under kapitalfonderna till ca 855 miljoner kronor samt väginvesteringarna till ca 183 miljoner kronor. För nästa budgetår äska verken anslag å sammanlagt 839 452 000 kronor under kapitalfonderna och 290 000 000 kronor för väginvesteringar.

I fråga om investeringsplanen för nästa budgetår anför *departementschefen* följande.

Investeringsplanen för nästa budgetår slutar på 917 miljoner kronor. Ökningen av investeringsutgifterna uppgår till ca 113 miljoner kronor jämfört med budgetåret 1951/52 eller i genomsnitt för kommunikationsdepartementets verksamhetsområde ca 14 %. De största ökningsposterna uppvisa statens järnvägar med 58 miljoner kronor eller ca 27 % samt väginvesteringarna med 31 miljoner kronor eller ca 25 %. Återstoden, 24 miljoner kronor, fördelar sig på postverket, vattenfallsverket och förrådsfonden och motsvarar i genomsnitt ungefär 10 % ökning av dessa verks investeringar.

Vid uppgörandet av investeringsplanen har hänsyn ej tagits till eventuella ytterligare pris- eller lönestegringar. I den mån sådana inträffa torde, i likhet med vad i 1951 års statsverksproposition förutsattes, frågan om en höjning av ramen för investeringsutgifterna få, efter framställning från verksstyrelsernas sida, framdeles upptagas till prövning under beaktande av då rådande ekonomiska förhållanden.

Den gjorda avvägningen av investeringarna budgetåret 1952/53 på olika verksamhetsområden framgår av följande sammanställning av investeringsutgifternas fördelning (i miljoner kronor):

	1950/51	1951/52	1952/53
Samfärdsel	316,0	433,0	492,0
Vägväsendet	119,2	151,0	185,0
Kraftförsörjningen	150,6	220,0	240,0
	585,8	804,0	917,0

För gruppen samfärdsel (post- och telegrafverken, statens järnvägar och luftfartsverket) ligger den beräknade investeringsverksamheten budgetåret 1951/52 på ungefär samma nivå som budgetåret 1950/51, om man bortser från den förutnämnda utökningen av malmbanans kapacitet. Ökningen från innevarande till nästa budgetår uppgår till 59 miljoner kronor. Till jämförelse må nämnas, att 1950 års långtidsutredning i sitt ekonomiska långtidsprogram 1951—1955 (SOU 1951: 30) beräknat, att den i genomsnitt årliga behovsnivån för statlig samfärdsel under angivna tid skulle ligga ca 160 miljoner kronor (i 1950 års priser) över 1950 års investeringsvolym. Under förutsättningar, som utredningen närmare angivit i sitt betänkande, skulle av denna ökning i genomsnitt 75 miljoner kronor per år kunna realiseras. Omräknas detta belopp till nuvarande prisnivå, skulle ökningen komma att överstiga 100 miljoner kronor.

Vägväsendets investeringar (väginvesteringar och investeringar i förrådsfonden) beräknas stiga med i runt tal 32 miljoner kronor från budgetåret 1950/51 till budgetåret 1951/52 samt med ytterligare 34 miljoner kronor till budgetåret 1952/53. På grund av kostnadsstegringarna torde dock någon volymmässig ökning icke inträda under innevarande budgetår, jämfört med budgetåret 1950/51. Långtidsutredningen beräknade behovet av ökade statliga väginvesteringar till 100 miljoner kronor per år (i 1950 års priser), varav 60 miljoner kronor per år skulle kunna realiseras inom ramen för utredningens långtidsplan. Det är emellertid uppenbart, att en sådan ökning av väginvesteringarna, med hänsyn till rådande brist på arbetskraft för vägväsendet, kan realiseras endast successivt under en följd av år.

Vad slutligen den statliga kraftförsörjningen beträffar, ingå i investeringsutgifterna för budgetåret 1951/52 nya arbeten för ett 20-tal miljoner kronor, vilka icke förutsetts i 1951 års statsverksproposition. För budgetåret 1952/53 förutses en ytterligare ökning av investeringarna med ca 20 miljoner kronor. Till jämförelse må nämnas, att långtidsutredningen räknat med en genomsnittlig årlig ökning av investeringarna i såväl statliga som kommunala och enskilda kraft- och belysningsverk med ca 35 miljoner kronor i 1950 års priser, vilket vid nuvarande kostnadsnivå torde motsvara ca 50 miljoner kronor. Anledningen till den i förhållande till långtidsutredningen kraftiga ökningen av dessa investeringar är att utbyggnaderna i framtiden väntas successivt bli mera kostnadskrävande och att kraftefterfrågan nu bedömes bli större än långtidsutredningen räknat med.

En jämförelse mellan kommunikationsverkens investeringsplan för budgetåret 1952/53 och långtidsutredningens ekonomiska långtidsprogram visar sålunda att investeringsplanen ligger betydligt under långtidsprogrammets ram.

Beträffande den närmare innebörden av de olika verksstyrelsernas och departementschefens förslag i fråga om verkens investeringsverksamhet samt medelsbehov och medelsförbrukning för budgetåret 1952/53 i förhållande till innevarande budgetår torde få hänvisas till statsrådsprotokollet (s. 5—14) och till efterföljande tablå. Anslagsbeloppen för budgetåret 1951/52 inkludera å tilläggsstat anvisade eller äskade belopp.

	Investerings- utgifter 1950/51	Av verken planerade investerings- utgifter		Av dep- chefen be- räknade in- vesterings- utgifter		Re- serva- tioner den ^{30/6} 1951	An- slag 1951 /52	För- slag 1952 /53	Beräk- nade reserva- tioner den ^{30/6} 1953
		1951 /52	1952 /53	1951 /52	1952 /53				
Postverket	4,4	9,8	10,4	9,0	10,0	7,6	5,0	8,2	1,8
Telegrafverket	150,1	200,0	267,7	200,0	200,0	18,6	203,2	200,5	22,3
Statens järnvägar	156,4	217,2	295,7	217,0	275,0	38,9	189,8	277,8	14,0
Statens vattenfallsverk ..	150,6	223,2	244,9	220,0	240,0	47,7	205,4	240,6	33,7
Luftfartsverket	5,1	11,7	8,2	7,0	7,0	21,1	0,4	2,4	9,9
Väg- och vattenbyggnads- verkets förrädsfond ..	21,8	25,4	28,5	26,0	23,0	3,7	24,6	25,6	- 1,1
Väginvesteringar	97,4	135,4	183,0	125,0	156,0	41,4	127,1	220,5	108,0
	585,8	822,2	1 038,4	804,0	917,0	179,0	755,5	975,1	188,6

I de angivna beloppen ha ej inräknats anslag och medelsförbrukning för statsförvärv av enskilda järnvägar, förstärkning av statens vattenfallsverks rörelsemedel samt ökning av väg- och vattenbyggnadsverkets förrädsfonds effektförråd.

Anslagsbehållningarna uppgingo, såsom framgår av sammanställningen, den 30 juni 1951 till sammanlagt 179 miljoner kronor, vilket innebär en minskning med 38,1 miljoner kronor jämfört med den 30 juni 1950. Under innevarande budgetår beräknas behållningarna komma att minska med 50,6 miljoner kronor å kapitalbudgeten samt öka med 2,1 miljoner kronor å driftbudgeten. För nästa budgetår beräknas en minskning med 6,4 miljoner kronor på kapitalbudgeten och en ökning med 64,5 miljoner kronor på driftbudgeten.

Vid utgången av budgetåret 1952/53 skulle i enlighet härmed anslagsbehållningarna å kapitalfonderna ha gått ned till ungefär 80 miljoner kronor. Beloppet utgör endast omkring 10 % av den beräknade medelsförbrukningen och fördelar sig dessutom mycket ojämnt på de olika kapitalfonderna. Anslagen kunna därför förväntas bli otillräckliga för att upprätthålla den nu planerade investeringsvolymen för de olika verken, därest en mera väsentlig kostnadsstegring skulle inträda. I sådant fall kan, framhåller departementschefen, frågan om anvisande av tilläggsanslag komma att framdeles underställas riksdagen.

Vad angår väginvesteringarna skulle däremot vid utgången av budgetåret 1952/53 ha uppkommit en sammanlagd anslagsbehållning av 108 miljoner kronor. Detta sammanhänger med den omläggning till kalenderårsberäkning av väganlagen som i annat sammanhang förordats.

Utskottet. Enligt nu föreliggande beräkningar väntas investeringarna i kommunikationsverkens kapitalfonder under innevarande budgetår komma att uppnå en nivå av 679 miljoner kronor. Beloppet överstiger med 191

miljoner kronor den medelsförbrukningsram som förutsattes i 1951 års statsverksproposition. Delvis sammanhänger differensen med att i förstnämnda summa inbegripits vissa investeringsprojekt som ännu icke hade aktualiserats vid tiden för propositionens framläggande. Den främsta anledningen till den beräknade utgiftsstegringen är emellertid att finna i den omständigheten, att 1951 års siffror — vilka byggde på kostnadsläget hösten 1950 — numera reviderats med hänsyn till därefter inträffade förändringar i fråga om löner och priser. Utskottet delar departementschefens uppfattning, att erforderliga höjningar av de för varje verk meddelade investeringsramarna böra medgivas, så att medelsförbrukningen kan anpassas efter det nya kostnadsläget. I enlighet härmed kommer utskottet att i särskilt utlåtande denna dag tillstyrka anvisandet av de tilläggsstatsanslag som äro en förutsättning för att den avsedda investeringsvolymen skall kunna uppnås.

För nästa budgetår ha vederbörande verksstyrelser planerat en ytterligare ökning av investeringsverksamheten upp till en nivå av 855,4 miljoner kronor. Efter övertägande av på frågan inverkan olika omständigheter har emellertid departementschefen funnit, att totalramen för kommunikationsverkens investeringar bör fastställas till ett belopp av 761 miljoner kronor, vilket i förhållande till vad som nu kan förutses för innevarande budgetår innebär en förhöjd investeringsvolym med 82 miljoner kronor. Av sistnämnda belopp beräknas huvudparten tagas i anspråk för utökade investeringar i statens järnvägars fond. På kraftförsörjningens område väntas även en viss utgiftsstegring komma till stånd. I övrigt uppvisar investeringsplanen endast helt obetydliga avvikelser från innevarande budgetårs reviderade siffror. Härvidlag må särskilt nämnas att medelsförbrukningen inom telegrafverkets fond avses skola bibehållas vid oförändrad nivå.

För genomförande av detta program erfordras enligt departementschefens beräkningar investeringsanslag å sammanlagt 754,6 miljoner kronor, vartill komma vissa speciella anslagsmedel som uppgå till 17,8 miljoner kronor. I likhet med föregående år har förutsatts att, i den mån ytterligare pris- eller lönestegringar inträffa, frågan om en höjning av ramen för investeringsutgifterna framdeles skall upptagas till prövning under beaktande av då rådande ekonomiska förhållanden. Av statsverkspropositionen framgår vidare, att vid den nu framlagda investeringsplanens uppgörande vederbörlig hänsyn tagits till det aktuella läget på arbetsmarknaden och i fråga om materielförsörjningen. I detta sammanhang må slutligen erinras om att byggnadstillstånd av generell art numera meddelats kommunikationsverken inom ramen för av Kungl. Maj:t anvisade anslag eller fastställda stater. Det ankommer emellertid alltså på arbetsmarknadsstyrelsen att efter samråd med vederbörande verksstyrelse lämna föreskrift om igångsättning av arbetena och om sysselsättningen av arbetskraft vid desamma. Investeringsverksamhetens omfattning under vattenfallsverkets fond samt väg- och vattenbyggnadsverkets förrädsfond anses vidare för nästa budgetår kunna regleras enbart genom anslagsanvisningen, varför beträffande dessa verk någon särskild maximiram för investeringsutgifterna icke kommer att fastställas.

I ovan angivna siffror ha icke inräknats anslag och investeringsutgifter för det statliga vägväsendet. Till denna fråga återkommer utskottet i samband med behandlingen av medelsäskandena under sjätte huvudtiteln.

Vad nu närmast kommunikationsverkens kapitalfonder beträffar vill utskottet inledningsvis erinra om att den vid fjolårets riksdag framlagda investeringsplanen innebar en om också relativt obetydlig minskning av investeringsvolymen i förhållande till den för budgetåret 1950/51 beräknade nivån. Enligt utskottets mening bör det därför hälsas med tillfredsställelse, att förutsättningar nu föreligga för en utökad investeringsverksamhet. Härvidlag böra jämväl uppmärksammas de lättnader beträffande tillståndsgivningen som kunnat genomföras. Inom kommunikationsväsendet ha hittills på grund av krigs- och efterkrigsårens ekonomiska rubbningar en hel rad ytterst angelägna behov måst eftersättas, vilket inneburit betydande olägenheter av skilda slag. Det sagda gäller icke minst statens järnvägar, som kännetecknas av stark eftersläpning på de flesta områden. Såsom utskottet framhöll i sitt utlåtande nr 9 till 1951 års riksdag, måste också läget för statsbaneföretagets vidkommande anses ägnat att i olika avseenden ingiva bekymmer. Det framstår därför såsom särskilt glädjande, att den nu framlagda investeringsplanen i främsta rummet tar sikte på en upprustning av landets järnvägskommunikationer.

Samtidigt måste emellertid utskottet konstatera, att någon motsvarande utvidgning av telegrafverkets investeringsram tyvärr icke befunnits möjlig. Icke minst med hänsyn till de betydande rationaliseringsvinster som härutinnan stå att vinna skulle utökade investeringar i telegrafverkets fond vara i hög grad påkallade. Då emellertid kommunikationsverkens totala medelsförbrukningsram torde få anses given, är problemet närmast en fråga om fördelning av det tillgängliga investeringsutrymmet. Såsom ovan antytts kunna otvivelaktigt tungt vägande skäl anföras för den uppfattningen, att i dagens läge statens järnvägars investeringsbehov böra i första hand tillgodoses. Med beaktande härav har utskottet därför icke funnit tillrädligt att förorda annan inbördes avvägning av investeringsutgifterna än den departementschefen föreslagit i den nu framlagda investeringsplanen, vilken sålunda tillstyrkes av utskottet. Samtidigt önskar emellertid utskottet understryka vikten av att alla möjligheter till utökning av telegrafverkets investeringsverksamhet utan eftersättande av andra angelägna behov omsorgsfullt tillvaratagas. Över huvud taget finner utskottet i likhet med 1950 års långtidsutredning önskvärt, att i fortsättningen en ökad andel av landets produktionsförmåga tas i anspråk för effektivisering av kommunikationsväsendet.

Till frågan om anslagsanvisningen återkommer utskottet under respektive punkter i det följande.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet ovan anfört.

Statens affärsverksfonder.

Postverket.

2:o) Posthus m. m. Kungl. Maj:t har (punkt 2, s. 16—19) föreslagit riksdagen att till Posthus m. m. för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 4 600 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett anslag av 2 000 000 kronor. Den 1 juli 1951 stod ett belopp av 5,4 miljoner kronor till förfogande å anslaget. Medelsförbrukningen under budgetåret 1950/51 uppgick till 1,7 miljon kronor.

Generalpoststyrelsen uppskattar medelsförbrukningen under budgetåret 1952/53 till ca 5,9 miljoner kronor. Då en anslagsbehållning av 1,3 miljon kronor beräknas föreligga vid utgången av innevarande budgetår, hemställer styrelsen om ett anslag av 4,6 miljoner kronor för nästa budgetår.

I postverkets nybyggnadsprogram för de närmaste åren ingå i första hand följande byggnadsföretag:

F ö r e t a g	Beräknad byggnads-kostnad	Beräknat belopp för 1952/53
Posthus i Luleå	2 600 000	1 400 000
» i Ängelholm	725 000	400 000
» i Landskrona	2 000 000	500 000
» i Sundsvall	4 000 000	700 000
» i Källtorp, Göteborg	1 750 000	200 000
» i Boden	2 440 000	200 000
» i Västerås	3 450 000	200 000
Summa kronor	16 965 000	3 600 000

Av de uppräknade företagen beräknas posthusen i Luleå och Ängelholm kunna igångsättas under budgetåret 1951/52. I sammanställningen angivna företag ha samtliga med undantag av posthusen i Boden och Sundsvall tidigare anmälts för riksdagen.

Beträffande den närmare innebörden av styrelsens förslag torde få hänvisas till propositionen (s. 17—19).

Departementschefen, som intet har att erinra mot att byggnadsprogrammet utvidgas med nya posthus i Boden och Sundsvall, erinrar att den starka folkökningen i de större tätorterna under de sistförflutna tio åren jänte den samtidiga utvidgningen av postverkets rörelse med nya rörelsegrenar medfört, att ett växande behov av rymligare och tidsenligare postlokaler uppstått på många orter. Som följd härav har ett omfattande nybyggnadsprogram utarbetats, och riksdagen har successivt godkänt planerna för ett stort

antal posthusbyggen. Investeringsbegränsningen har emellertid föranlett, att dessa arbeten i stor utsträckning ännu icke kunnat påbörjas.

Departementschefen anför vidare följande.

I syfte att möjliggöra en ökning av posthusbyggandet har byggnadskvoten för posthusbyggnader m. m. successivt höjts från 2 miljoner kronor 1949 till 3 miljoner kronor 1950 och 4 miljoner kronor 1951. Sistnämnda siffra torde med hänsyn till inträdda kostnadsökningar numera motsvara ca 5,2 miljoner kronor.

Postverkets investeringar i posthus torde i anslutning härtill böra för budgetåret 1951/52 inriktas på en total medelsförbrukning av omkring 4 miljoner kronor och för budgetåret 1952/53 på en medelsförbrukning av omkring 5,2 miljoner kronor. Någon ökning utöver nämnda nivå synes för närvarande icke böra ske med hänsyn till mångfalden av angelägna byggnadsföretag inom andra investeringsområden.

Behållningen å anslaget till Posthus m. m. beräknas den 1 juli 1952 med här angivna utgångspunkter till omkring 1,3 miljon kronor. På grund härav erfordras för nästa budgetår ett anslagstillskott på 3,9 miljoner kronor för postverkets ordinarie byggnadsarbeten. För att möjliggöra en utvidgning av byggnadsverksamheten om en sådan skulle befinnas önskvärd med hänsyn till de lokala sysselsättningsförhållandena eller eljest bör en reserv av 0,7 miljon kronor inräknas i anslaget. Från denna reserv böra även eventuellt uppkommande merkostnader kunna bestridas. I enlighet härmed skulle anslaget för nästa budgetår behöva anvisas med 4,6 miljoner kronor.

Utskottet. Såsom departementschefen framhållit har det växande behovet av rymligare och mera tidsenliga postlokaler hittills kunnat tillgodoses blott i begränsad omfattning. På sistone har dock kvoten för posthusbyggnader successivt höjts, och innevarande budgetår väntas investeringsverksamheten på förevarande område nå upp till en nivå av ca 4 miljoner kronor. Med hänsyn till inträdda kostnadsökningar innebär detta en medelsförbrukningsram av ca 5,2 miljoner kronor för budgetåret 1952/53, därest förenämnda investeringsvolym skall kunna bibehållas.

Då en behållning av omkring 1,3 miljon kronor väntas uppstå å anslaget till Posthus m. m. den 1 juli 1952, skulle sålunda för fullföljande av ovan angivna byggnadsprogram ett medelsbehov av 3,9 miljoner kronor föreligga för nästa budgetår. Enligt av departementschefen närmare berörda skäl anses anslaget därutöver böra förstärkas med ytterligare 0,7 miljon kronor, varför anslagsäskandet under förevarande punkt slutar på ett sammanlagt belopp av 4,6 miljoner kronor.

Kungl. Maj:ts förslag har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet tillstyrker jämväl, att postverkets byggnadsprogram kompletteras med nya posthus i Boden och Sundsvall.

Under återopande härav hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Posthus m. m.* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 4 600 000 kronor.

3:0) **Fastighetsförvärv.** Kungl. Maj:t har (punkt 3, s. 19—21) föreslagit riksdagen att under rubriken Inköp av fastigheter för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 kronor.

Under förevarande rubrik anvisades senast för budgetåret 1950/51 ett belopp av 500 000 kronor. Vid utgången av nämnda budgetår fanns å anslaget en behållning av ca 910 000 kronor.

Generalpoststyrelsen beräknar medelsförbrukningen å anslaget under innevarande budgetår till ca 890 000 kronor. Då styrelsen anser det vara av vikt att till förfogande stående anslagsbelopp för här ifrågavarande ändamål icke är för snävt tilltaget, hemställer styrelsen för nästa budgetår om ett anslag av 500 000 kronor.

Departementschefen erinrar att anslaget till Inköp av fastigheter enligt gällande bestämmelser må tagas i anspråk endast om köpeskillingen för ett fastighetsförvärv icke överstiger 100 000 kronor. Kungl. Maj:t har emellertid medgivit generalpoststyrelsen att under budgetåret 1951/52 inköpa fastigheter för en sammanlagd köpeskillning av 585 000 kronor med anlitanande av medel från Postverkets dispositionsanslag. Med hänsyn härtill anser departementschefen förevarande anslag för nästa budgetår böra anvisas med allenast ett formellt belopp av 1 000 kronor.

Departementschefen anför vidare följande.

Den för närvarande gällande begränsningen av dispositionsrätten till anslaget till Inköp av fastigheter innefattar en inskränkning i förhållande till vad som gällde före den 1 juli 1947, då anslaget kunde av Kungl. Maj:t disponeras för fastighetsförvärv utan annan begränsning i fråga om köpeskillingen än som föranleddes av anslagets storlek. Då den år 1947 vidtagna begränsningen visat sig medföra vissa olägenheter torde, därest riksdagen ej finner anledning till erinran däremot, anslaget i fortsättningen böra få tagas i anspråk för fastighetsförvärv utan begränsning av köpeskillingens storlek. Generalpoststyrelsen synes dock alltjämt böra få genomföra fastighetsförvärv utan Kungl. Maj:ts hörande endast inom ramen för de belopp som Kungl. Maj:t för ändamålet ställer till styrelsens förfogande och intill ett högsta belopp av 100 000 kronor för varje särskilt förvärv.

Utskottet. Förevarande anslag anses för nästa budgetår kunna anvisas med ett allenast formellt belopp av 1 000 kronor, vilket tillstyrkes av utskottet. Med hänsyn till av departementschefen anförda omständigheter har utskottet intet att erinra mot att anslaget i fortsättningen får tagas i anspråk för fastighetsförvärv utan begränsning av köpeskillingens storlek enligt de i statsverkspropositionen närmare angivna grunderna. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *Inköp av fastigheter* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 kronor.

4:o) *Anskaffning av automobiler m. m.* I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 4, s. 21), som huvudsakligen avser anskaffning för ersättningsändamål, hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Anskaffning av automobiler m. m.* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 700 000 kronor.

5:o) Postverkets diligenstrafik. Kungl. Maj:t har (punkt 5, s. 22 och 23) föreslagit riksdagen att under rubriken Postverkets diligenstrafik för budgetåret 1952/53 anvisa i statsrådsprotokollet angivna investeringsanslag å tillhoppa 2 900 000 kronor.

För innevarande budgetår ha anvisats 300 000 kronor till garagebyggnader m. m., 1 800 000 kronor till anskaffning av bilmateriel för diligenströrelsen och 500 000 kronor till förvärv av billinjer.

Generalpoststyrelsen äskar för nästa budgetår 300 000 kronor till garagebyggnader m. m., 1 900 000 kronor till anskaffning av bilmateriel för diligenströrelsen och 700 000 kronor till förvärv av billinjer.

Medelsbehovet för billinjeförvärv under innevarande och nästa budgetår beräknas av styrelsen till ett sammanlagt belopp av ca 1 200 000 kronor. Preliminära överenskommelser ha träffats om förvärv för en sammanlagd köpeskilling av över 100 000 kronor, och förberedande undersökningar pågå om ytterligare förvärv för sammanlagt ca 1 miljon kronor. Då 536 000 kronor stå till förfogande för innevarande budgetår, hemställer styrelsen om anslag med 700 000 kronor för budgetåret 1952/53.

Departementschefen har intet haft att erinra mot generalpoststyrelsens förslag. Det i 1951 års statsverksproposition omnämnda, av statens sakrevision framlagda förslaget om överflyttning av postverkets diligenstrafik till statens järnvägar, vilket förutsatte vissa medelsöverföringar i statsbokföringen mellan postverkets och statens järnvägars fonder, hade ännu ej kunnat förverkligas.

I två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Svärd* och *Bergh* (I: 258) och den andra inom andra kammaren av herr *Birke* och fröken *Wetterström* (II: 367), har, såvitt nu är i fråga, hemställtts att riksdagen måtte dels avslå Kungl. Maj:ts förslag om anslag å 700 000 kronor till förvärv av billinjer åt postverket, dels ock anslå allenast 1 800 000 kronor till anskaffning av bilmateriel för postverkets diligenströrelse.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionen I: 258.

Utskottet. Under förevarande rubrik har Kungl. Maj:t äskat anslag å sammanlagt 2,9 miljoner kronor, varav 1,9 miljon kronor avse anskaffning av bilmateriel för diligenströrelsen och 700 000 kronor förvärv av billinjer. I de båda likalydande motionerna I: 258 och II: 367 har emellertid föreslagits en reducering av förstnämnda belopp med 100 000 kronor, varjämte yrkats avslag på Kungl. Maj:ts framställning i sist berörda hänseende.

Utskottet, som beträffande hithörande spörsmål under hand inhämtat vissa upplysningar från generalpoststyrelsen, vill i anledning härav framhålla följande.

Postverkets i diligensrörelsen ingående fordonbestånd kännetecknas f. n. av en mycket otillfredsställande fördelning på olika åldersgrupper. Anledningen härtill är framför allt, att endast ett fåtal fordon anskaffades under krigsåren. Den återhållsamhet i fråga om investeringsutgifterna som även därefter måst iakttagas har ytterligare bidragit till att en icke önskvärd eftersläpning av fordonsparkens förnyelse uppstått. Med hänsyn till att en väl avvägd årlig anskaffning i möjligaste mån bör eftersträvas för framtiden och med beaktande jämväl av de alltjämt stigande priserna för motorfordon m. m. synes därför nu ifrågavarande anslag böra anvisas med av Kungl. Maj:t äskat belopp.

Vad anslaget till förvärv av billinjer därefter beträffar vill utskottet erinra därom, att postverket har sin linjetrafik huvudsakligen förlagd till den mellersta och norra delen av inre Norrland. Många av dessa billinjer gå fram genom glest bebyggda trakter och kunna betecknas som ödebygdslinjer med merendels mycket svagt trafikunderlag. Till följd härav blir bärigheten ofta mindre god, varför det är av vitalt intresse för postverket att söka samordna och rationalisera trafiken. I detta syfte har det i många fall visat sig nödvändigt att förvärva enskilda företag som bedriva trafik inom området för postdiligensrörelsen. Därvid har postverket självfallet att i första hand se till att postförbindelserna ordnas på bästa möjliga sätt. Samtidigt uppstå emellertid därigenom förutsättningar att skapa goda kommunikationer för bygden i dess helhet jämväl i vad avser befordran av resande och gods. Då postverkets syfte med förvärv av enskild linjetrafik sålunda är att inom de områden där postdiligenstrafik bedrives söka ordna trafiken på ett i görligaste mån rationellt sätt till den berörda befolkningens fromma, måste det anses vara ett allmänt intresse att postverkets möjligheter härtill icke beskäras.

Av nu anförda skäl finner sig utskottet icke kunna tillstyrka bifall till de i förenämnda motioner framställda yrkandena.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må

I. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag till *Garagebyggnader m. m.* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 300 000 kronor;

II. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 258 och II: 367, i vad de avse förevarande anslag, till *Anskaffning av bilmateriel för diligensrörelsen* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 900 000 kronor;

III. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 258 och II: 367, i vad de avse förevarande anslag, till *Förvärv av billinjer* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 700 000 kronor.

Telegrafverket.

6:o) **Utvecklingen av telegrafverkets rörelse.** I statsrådsprotokollet har (punkt 6, s. 24—29) lämnats en redogörelse för utvecklingen av telegrafverkets rörelse.

Telegrafstyrelsen har i skrivelse den 5 september 1951 lämnat följande uppgifter rörande utvecklingen av telegrafverkets rörelse, mätt i antalet telefonapparater och radiolicenser samt taxerade samtal och telegram, under tiden sedan år 1944. Uppgifterna för år 1951 äro därvid beräknade med ledning av utvecklingen under tiden januari — juni.

År	Telefonapparater			Radiolicenser		
	antal vid årets slut	ökning absolut	i %	antal vid årets slut	ökning absolut	i %
1944	1 146 000	74 600	7,0	1 784 200	75 200	4,4
1945	1 221 100	75 100	6,6	1 839 900	55 700	3,1
1946	1 314 100	93 000	7,6	1 895 300	55 400	3,0
1947	1 425 500	111 400	8,5	1 959 300	64 000	3,4
1948	1 505 800	80 300	5,6	2 025 100	65 800	3,4
1949	1 591 500	85 700	5,7	2 095 500	70 400	3,5
1950	1 683 200	91 700	5,8	2 153 000	57 500	2,7
1951	1 779 200	96 000	5,7	2 210 500	57 500	2,7

	Taxerade rikssamtal		Taxerade telegram	
	antal	ökning i %	antal	ökning i %
1944	84 845 000	7,1	6 379 000	7,9
1945	88 106 000	3,8	7 279 000	14,1
1946	95 331 000	8,2	8 274 000	13,7
1947	99 352 000	4,2	8 263 000	— 0,1
1948	103 781 000	4,5	8 254 000	— 0,1
1949	109 367 000	5,4	8 384 000	1,6
1950	115 600 000	5,7	8 771 000	4,6
1951	121 000 000	4,7	8 700 000	— 0,8

I anslutning härtill erinrar styrelsen beträffande ö k n i n g e n a v a n t a l e t a b o n n e m a n g att i 1951 års statsverksproposition förutsatts, att de för budgetåret 1951/52 tillgängliga anslagsmedlen skulle medgiva en ökning av antalet apparater med 80 000 à 90 000. Ökningen under kalenderåret 1951 beräknas nu till cirka 96 000 apparater. För budgetåret 1951/52 räknar telegrafstyrelsen med en något mindre ökning av apparatantalet, sannolikt cirka 90 000. Vissa rykten, som i samband med den i 1951 års statsverksproposition aviserade höjningen av telefonavgifterna uppkommo om höjning även av inträdesavgiften för telefonabonnemang, synas nämligen ha bidragit till en viss forcering av nyteckningarna under de första måna-

derna av år 1951. För budgetåret 1952/53 har telegrafstyrelsen — för att kunna minska det stora antalet väntande abonnenter — i sina anslagsäkanden räknat med en ökning av antalet apparater med 95 000 å 100 000.

Antalet väntande abonnenter har ändock, enligt styrelsen, ej kunnat nedbringas jämfört med år 1950. Alltjämt måste antalet abonnenter, som få vänta minst tre månader, sålunda få anses vara oskäligt stort (19 100 den 1 oktober 1951 samt 18 200 vid samma tidpunkt 1950). Man måste också, fortsätter styrelsen, taga hänsyn till att även förut befintliga abonnenter, som på grund av flyttning begära att få sin telefon uppsatt vid annan station, drabbas av nuvarande svårigheter och kunna få vänta lika länge som nya abonnenter på att återfå sin telefon.

Telegrafstyrelsen erinrar i fråga om anläggningsverksamhetens utveckling, att styrelsen vid upprepade tillfällen haft anledning framhålla de svårigheter, som uppkommit därigenom, att investeringarna vid telegrafverket icke kunnat hålla jämna steg med abonnent- och trafikökningen efter kriget. Vid bedömandet av styrelsens anslagsäkanden för budgetåret 1952/53 måste hänsyn också tagas till att det uppdämda behovet av nyanläggningar undan för undan blivit allt större. Den omständigheten, att anläggningsarbetena ha måst skjutas på framtiden, har också till följd av penningvärdeförsämringen lett till att kostnaderna nu bli avsevärt större än de skulle ha varit tidigare.

I detta sammanhang understryker styrelsen, att de kostnader, som nedläggas på den pågående automatiseringen av telefontrafiken, utöver den standardförbättring som automatiseringen innebär, utgöra en ur ekonomiska synpunkter mycket fördelaktig kapitalplacering samtidigt som den medför besparing av arbetskraft. Alldeles speciellt gäller detta, sedan man efter automatisering av de lokala näten kan automatisera även rikstrafiken. Sålunda har f. n. införts s. k. *halvautomatisk* rikstrafik på cirka 1 000 riksledningar, vilka på ankomstsidan fördela sig på 21 automatiska centralstationer. Vid denna expeditionsform har telefonistarbetet på adresstationen helt eller delvis övertagits av automatiska kopplingsorgan. Man kan beräkna att härigenom ha inbesparats cirka 300 expeditionsplatser och cirka 550 telefonister. Sistnämnda besparing kan f. n. beräknas motsvara cirka 6 miljoner kronor per år, vartill komma minskade kostnader för expeditionsplatser och lokaler, som i annat fall hade måst anskaffas. När det gäller trafik mellan fullständigt automatiserade områden, införes successivt *helautomatisk* trafik, varvid man även inbesparar telefonistarbetet å avgångsstationen. Hittills har sådan helautomatisering endast införts då det gäller samtal i de två lägsta avgiftsklasserna. Gjorda erfarenheter visa, att man genom dylik helautomatisering gör ytterligare mycket stora besparingar i telefonistavlönningar. Såsom styrelsen anförde i *petita* hösten 1950 är den kapitalinsats, som erfordras för anordnande av helautomatisk rikstrafik mellan två förut automatiserade områden, så obetydlig, att man kan räkna med en avkastning av ej mindre än 50 % på kapitalinsatsen. Hittills verkställd helautomatisering av rikstrafik kan beräknas ha

medfört en minskning med omkring 80 telefonister, motsvarande en besparing av omkring 1 miljon kronor per år.

Telegrafstyrelsen har vidare upplyst, att genom automatiseringen under de sista 10 åren kunnat friställas sammanlagt omkring 6 700 telefonister och personal vid växelstationer. Trots den fortgående trafikökningen har under de senaste åren antalet telefonister vid telegrafverket kunnat hållas i stort sett oförändrat.

På grundval av det nu anförda har telegrafstyrelsen framlagt sina anslagsäskanden å riksstaten för nästa budgetår. Å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår har styrelsen äskat medel till telefon- och telegrafanläggningar samt till försvarsberedskap. En sammanställning av de för budgetåren 1949/50—1951/52 anvisade samt å tilläggsstat till riksstaten för sistnämnda budgetår och å riksstaten för nästa budgetår äskade anslagen under telegrafverkets fond visa följande belopp.

	1949/50	1950/51	1951/52	1952/53
		tusental kronor		
Telefonstations- och förrådsbyggnader m. m.	3 200	2	6 775	6 650
Telefon- och telegrafanläggningar ..	112 000	133 000	155 000	235 400
			+ 30 900	
Radioanläggningar	1 800	3 800	3 656	3 580
Diverse anslag	5 300	13 201	6 100	5 260
			+ 775	
	122 300	150 003	203 206	250 890

De för nästa budgetår äskade anslagen till telefonstations- och förrådsbyggnader m. m. utgöra 6 000 000 kronor för telefonstationsbyggnader och 650 000 kronor för förrådsbyggnader. Anslagen till telefon- och telegrafanläggningar fördela sig på riks- och landskablar med 72 000 000 kronor, på telefon- och telegrafstationer med 85 200 000 kronor och på nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar med 78 200 000 kronor. Inom gruppen radioanläggningar avse 1 970 000 kronor rundradioanläggningar, 1 410 000 kronor radioanläggningar för kommersiell trafik och 200 000 kronor radioanläggningar för luftfarten. Gruppen diverse anslag innefattar 400 000 kronor till inköp av fastigheter, 1 360 000 kronor till försvarsberedskap och 3 500 000 kronor såsom telegrafverkets dispositionsanslag.

Över telegrafstyrelsens framställning ha yttranden avgivits av *arbetsmarknadsstyrelsen* samt *statens handels- och industrikommission* (s. 27 och 28).

Departementschefen har anfört följande.

Telegrafstyrelsen har i sina petita äskat investeringsanslag å sammanlagt ca 250,9 miljoner kronor för nästa budgetår och har därvid räknat med en medelförbrukning av 267,7 miljoner kronor. Under punkten 1 har

jag anmält, att telegrafverkets investeringsverksamhet, med hänsyn till de angelägna behov som föreligga inom andra delar av den statliga samfärdseln, bör bibehållas vid samma omfattning som beräknats för innevarande budgetår, d. v. s. 200 miljoner kronor.

Det mot denna investeringsverksamhet svarande behovet av investeringsanslag uppgår, enligt telegrafstyrelsens beräkningar, till sammanlagt 185 450 000 kronor. Som jag tidigare framhållit är det emellertid tänkbart, att ökat utrymme kan beredas telegrafverkets investeringar om statens järnvägars investeringar av olika skäl icke skulle kunna ökas i avsedd omfattning. På grund härav synes en anslagsreserv på förslagsvis 15 miljoner kronor böra ställas till Kungl. Maj:ts förfogande för att möjliggöra en dylik utvidgning av investeringsverksamheten.

Efter samråd med chefen för telegrafverket förordar jag, att av det förutnämnda anslagsbeloppet å 185 450 000 kronor sammanlagt 179 miljoner kronor fördelas på anslagen till Riks- och landskablar m. m., Telefon- och telegrafstationer samt Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar, medan återstoden, 6 450 000 kronor, bör fördelas på övriga anslag. Anslagsreserven å 15 miljoner kronor bör fördelas på förstnämnda tre anslag. I enlighet med ett av telegrafstyrelsen under hand överlämnat förslag, till vilket jag ansluter mig, böra anslagen för nästa budgetår anvisas med följande belopp, nämligen

	Anslag	Däruv till Kungl. Maj:ts förfogande
Riks- och landskablar m. m.	65 000 000	6 000 000
Telefon- och telegrafstationer	63 000 000	3 000 000
Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar	66 000 000	6 000 000
Summa	194 000 000	15 000 000

Förslaget innebär en avsevärd minskning jämfört med telegrafstyrelsens ursprungliga äskanden. Det torde likväl, enligt vad jag gjort mig under rättad om, kunna bli möjligt att inkoppla 80 000—90 000 nya apparater nästa budgetår, under förutsättning att flera abonnenter dela stationsledningar, där detta med hänsyn till anläggningskostnaderna är påkallat. För egen del finner jag det önskvärt, att tillgängliga resurser i nuvarande läge på detta sätt utnyttjas för att möjliggöra inkoppling av flera abonnenter. Telegrafverkets kabelprogram samt stationsautomatisering måste likaledes bedrivas i avsevärt mindre omfattning än styrelsen räknat med. Sålunda torde bl. a. arbetena på rikskabeln Örebro—Lindesberg få framflyttas i tiden.

Under punkten 10 gör jag hemställan om anvisande av nu ifrågavarande tre anslag. Under innevarande budgetår uppkommande brister på dessa anslag böra täckas medelst anslag å tilläggsstat. Jag avser därför att i annat sammanhang föreslå anvisande av tilläggsanslag till Riks- och landskablar med 10 300 000 kronor, till Telefon- och telegrafstationer med 7 100 000 kronor och till Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar med 13 500 000 kronor.

Det återstående anslagsbeloppet å 6 450 000 kronor bör fördelas på anslagen till Telefonstationsbyggnader m. m. med 1 400 000 kronor, Förrådsbyggnader m. m. med 100 000 kronor, Rundradioanläggningar med 200 000 kronor, Radioanläggningar för kommersiell trafik med 1 050 000 kronor, Radioanläggningar för luftfarten med 200 000 kronor och Telegrafverkets

dispositionsanslag med 3 500 000 kronor. Anslagen till Inköp av fastigheter samt Försvarsberedskap vid telegrafverket böra anvisas med allenast formella belopp av 1 000 kronor. Hemställan om anslagsanvisning för angivna ändamål göres under punkterna 7—9 och 11—14.

I fråga om telegrafverkets försvarsberedskap förutsätter jag, att det skall få ankomma på Kungl. Maj:t att, efter framställning av telegrafstyrelsen, omdisponera äldre anslagsmedel så att vissa av de av styrelsen nu förordade beredskapsföretagen kunna utföras. I annat sammanhang hemställer jag vidare om anvisande av 775 000 kronor å tilläggsstat till försvarsberedskapsändamål.

Utskottet. Med hänsyn till att den utvidgning av totalramen för kommunikationsverkens kapitalutgifter som befunnits möjlig för nästa budgetår i första hand anses böra reserveras för statens järnvägars behov har, såsom under punkten 1:o) framhållits, telegrafverkets investeringsvolym förutsatts skola bibehållas vid en oförändrad nivå av 200 miljoner kronor. Enligt telegrafstyrelsens av departementschefen godtagna beräkningar skulle det häremot svarande anslagsbehovet uppgå till i runt tal 185,5 miljoner kronor. För att möjliggöra viss utökning av investeringsverksamheten, därest hinder skulle möta mot ett förverkligande i full omfattning av det för statens järnvägar planerade programmet, har emellertid departementschefen föreslagit, att därutöver en anslagsreserv av 15 miljoner kronor skall ställas till Kungl. Maj:ts förfogande, fördelad efter i statsverkspropositionen närmare angivna grunder på de i huvudgruppen telefon- och telegrafanläggningar ingående anslagen. De under telegrafverkets fond för nästa budgetår äskade anslagen belöpa sig sålunda till ett sammanlagt belopp av ca 200,5 miljoner kronor.

Liksom tidigare år ger den i statsverkspropositionen nu lämnade redogörelsen vid handen, att för telegrafverkets vidkommande stora möjligheter till vinstgivande och personalbesparande investeringar föreligga, vilka jämväl ur allmänhetens synpunkt skulle innebära angelägna standardförbättringar. I samband med behandlingen av det för nästa budgetår framlagda förslaget till investeringsplan för kommunikationsverken har också utskottet starkt understrukit önskvärdheten av att telegrafverkets medelsförbrukningsram vidgas. Samtidigt har emellertid utskottet av anförda skäl funnit sig böra godtaga den av departementschefen förordade inriktningen av kommunikationsverkens samlade investeringsverksamhet. Utskottet tillstyrker sålunda att anslagsanvisningen under telegrafverkets fond för nästa budgetår anpassas efter en beräknad investeringsvolym av 200 miljoner kronor. Kungl. Maj:ts förslag till fördelning av det äskade totalbeloppet av 200,5 miljoner kronor på olika anslag och anslagsgrupper har ej heller föränlett erinran från utskottet, som jämväl finner den ifrågasatta omdisponeringen av vissa äldre anslagsmedel ändamålsenlig.

Utskottet vill slutligen erinra om att på grund av det nya kostnadsläget tilläggsstatsanslag å sammanlagt 30,9 miljoner kronor ansetts erforderliga, för att investeringsverksamheten innevarande budgetår skall kunna bedrivas i förut planerad omfattning. I särskilt utlåtande denna dag kommer

utskottet att tillstyrka ifrågavarande medelsäskanden liksom anvisandet av 775 000 kronor för försvarsberedskapsändamål.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till känna vad utskottet ovan anfört.

7:o) **Telefonstationsbyggnader m. m.** Kungl. Maj:t har (punkt 7, s. 29—33) föreslagit riksdagen att till Telefonstationsbyggnader m. m. för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 400 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 6 550 000. Den 1 juli 1951 stod ett belopp av nära 15 miljoner kronor till förfogande å anslaget. Medelsförbrukningen under budgetåret 1950/51 utgjorde ca 3,7 miljoner kronor.

Telegrafstyrelsen hemställer för nästa budgetår om ett anslag av 6 000 000 kronor. Styrelsen räknar därvid med en behållning den 30 juni 1952 av ca 7,6 miljoner kronor och med en medelsförbrukning under budgetåret 1952/53 av ca 13,6 miljoner kronor.

I telegrafverkets nybyggnadsprogram för de närmaste åren ingå i första hand följande byggnadsföretag:

F ö r e t a g	Beräknad byggnads-kostnad	Beräknat belopp för 1952/53
Tillbyggnad av telefonstationsfastigheten i Jönköping	1 400 000	600 000
Telefonstationsbyggnad i Ängelholm	575 000	300 000
Telefonstationsbyggnad i Frölunda, Göteborg	440 000	200 000
Tillbyggnad av telegrafverkets stationsbyggnad i kvarteret Skvalperup i Malmö	525 000	200 000
Telefonstationsbyggnad i Visby	1 000 000	600 000
Om- och tillbyggnad av telegrafverkets stationsfastighet i Örnsköldsvik	475 000	100 000
Om- och tillbyggnad av telegrafverkets stationsfastighet i kvarteret Aeolus i Stockholm	4 100 000	400 000
Telefonstationsbyggnad i Arvidsjaur	640 000	400 000
Telefonstationsbyggnad i Gällivare	700 000	400 000
Tillbyggnad av telefonstationsbyggnaden i Karlstad	955 000	600 000
Nybyggnad för post- och telegrafverken i Mora	1 200 000	400 000
Telefonstationsbyggnad i Luleå	1 050 000	500 000
Telefonstationsbyggnad i Nässjö	940 000	600 000
Tillbyggnad av telegrafverkets stationsfastighet i Halmstad	900 000	600 000
Tillbyggnad av telegrafverkets stationsbyggnad i Hälsingborg	650 000	500 000

F ö r e t a g	Beräknad byggnads-kostnad	Beräknat belopp för 1952/53
Telefonstationsbyggnad i Ystad	560 000	400 000
Telefonstationsbyggnad i Strängnäs	825 000	200 000
Telefonstationsbyggnad i Kramfors	700 000	350 000
Telefonstationsbyggnad i Nyköping	1 550 000	450 000
Telefonstationsbyggnad i Arboga	500 000	50 000
Telefonstationsbyggnad i Kortedala i Göteborg	400 000	200 000
Post- och telefonstationsbyggnad i Leksand	400 000	50 000
Tillbyggnad till telefonstationsbyggnad i Motala	250 000	200 000
Telefonstationsbyggnad i Sala	800 000	250 000
Telefonstationsbyggnad i Sunne	500 000	50 000
Telefonstationsbyggnad i Vimmerby	500 000	50 000
Tillbyggnad till stationsbyggnad i Örebro	1 700 000	350 000
Summa	24 235 000	9 000 000

Beträffande den närmare motiveringen för styrelsens byggnadsprogram torde få hänvisas till propositionen (s. 31—33).

Departementschefen har tillstyrkt ett anslag av 1 400 000 kronor.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under föregående punkt anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Telefonstationsbyggnader m. m.* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 400 000 kronor.

8:o) *Förrådsbyggnader m. m.* I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 8, s. 34 och 35) får utskottet, under hänvisning till vad utskottet under punkten 6:o anfört, hemställa,

att riksdagen må till *Förrådsbyggnader m. m.* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 100 000 kronor.

9:o) *Inköp av fastigheter*. Kungl. Maj:t har (punkt 9, s. 35) föreslagit riksdagen att till *Inköp av fastigheter* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats 600 000 kronor. Den 30 juni 1951 fanns å anslaget en behållning av ca 577 000 kronor.

Telegrafstyrelsen har framhållit, att då den 1 juli 1951 disponibla medel om ca 1 177 000 ej beräknas bli tillräckliga för budgetåren 1951/52 och 1952/53, bör för nästa budgetår under anslaget till Inköp av fastigheter anvisas ett belopp av 400 000 kronor, varom styrelsen hemställt.

Departementschefen har tillstyrkt ett anslag av 1 000 kronor.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under punkten 6:o) anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Inköp av fastigheter* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 kronor.

10:o) *Telefon- och telegrafanläggningar*. Kungl. Maj:t har (punkt 10, s. 35—39) föreslagit riksdagen att till vissa i statsrådsprotokollet angivna telefon- och telegrafanläggningar för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 194 000 000 kronor.

De under förevarande rubrik av Kungl. Maj:t äskade anslagen framgå av följande uppställning, vari upptagits jämväl de för innevarande budgetår anvisade beloppen.

	1951/52	1952/53
Riks- och landskablar m. m.	48 000 000	65 000 000
Telefon- och telegrafstationer	51 000 000	63 000 000
Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar	56 000 000	66 000 000
Summa	155 000 000	194 000 000

Telegrafstyrelsen har för nästa budgetår begärt anslag till ifrågavarande ändamål å respektive 72 000 000, 85 200 000 och 78 200 000 kronor (s. 36—39).

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under punkten 6:o) anfört hemställer utskottet,

att riksdagen må för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

- a) *Riks- och landskablar m. m.* 65 000 000 kronor,
- b) *Telefon- och telegrafstationer* 63 000 000 kronor,
- c) *Nya abonnentanläggningar, nätarbeten och blanka mellanortsledningar* 66 000 000 kronor.

11:o) *Radioanläggningar för telegrafverket*. Kungl. Maj:t har (punkt 11, s. 39—41) föreslagit riksdagen att under rubriken Radioanläggningar för telegrafverket för budgetåret 1952/53 anvisa i statsrådsprotokollet angivna investeringsanslag å tillhoppa 1 250 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats 3 655 000 kronor. Vid utgången av budgetåret 1950/51 fanns å de till rundradioanläggningar anvisade anslagen en sammanlagd behållning av ca 5,3 miljoner kronor. Å det för radioanläggningar för kommersiell trafik avsedda anslaget fanns vid samma tidpunkt icke någon behållning.

Telegrafstyrelsen meddelar, att till rundradioanläggningar för budgetåret 1952/53 skulle behöva anvisas sammanlagt 2 170 000 kronor. Enär emellertid den beräknade totala medelsförbrukningen under budgetåret 1952/53 å anslaget till rundradioanläggningar uppgår till 6 570 000 kronor och reservationen å anslaget vid utgången av budgetåret 1951/52 beräknas utgöra totalt cirka 4 600 000 kronor, behöver endast skillnaden 1 970 000 kronor anvisas för budgetåret 1952/53.

Styrelsen har lämnat följande sammanställning över medelsbehovet för anläggningar m. m.:

	Total- kostnad kronor	Därav behövt för budgetåret 1952/53 kronor
Radiosändare för kortvåg i Hörby	670 000	100 000
Ny rundradiostation i Östersund	800 000	200 000
Antennanläggning för Sundsvalls rundradiostation ...	280 000	280 000
Vissa rundradioanläggningar	240 000	240 000
Trådradioanläggningar	1 350 000	1 350 000
	Summa 3 340 000	2 170 000

I anslutning härtill meddelar telegrafstyrelsen, att de två första posterna avse anläggningar, för vilka delanslag redan ha blivit anvisade av riksdagen. Totalkostnaden avser den beräknade återstående kostnaden per den 1 juli 1952.

Telegrafstyrelsen hemställer vidare, att 1 410 000 kronor anvisas under anslaget till Radioanläggningar för kommersiell trafik för nästa budgetår. Beloppet fördelar sig på följande anläggningar.

Fartygsradiostationer	800 000
Moderniserings- och kompletteringsarbeten å de fasta radiostationerna för radiotelegraf- och radiotelefon- trafik med andra länder	560 000
å kuststationerna för radiotrafik med fartyg på havet	50 000
	Summa kronor 1 410 000

Departementschefen har tillstyrkt investeringsanslag å tillhoppa 1 250 000 kronor.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under punkten 6:o anfört hemställer utskottet,

att riksdagen må för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

- | | |
|---|-------------------|
| a) Rundradioanläggningar | 200 000 kronor, |
| b) Radioanläggningar för kommersiell trafik | 1 050 000 kronor. |

12:o) Radioanläggningar för luftfarten. Kungl. Maj:t har (punkt 12, s. 41 och 42) föreslagit riksdagen att till Radioanläggningar för luftfarten för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

Anslaget är för innevarande budgetår uppfört med ett formellt belopp av 1 000 kronor. För ändamålet tillgängliga medel uppgingo den 1 juli 1951 till ca 1,4 miljon kronor.

Luftfartsstyrelsen beräknar att nu befintliga medel komma att förbrukas för av statsmakterna redan godkända och till övervägande delen beställda anläggningar m. m. för hithörande ändamål.

Styrelsen erinrar vidare, att styrelsen i sina petita hösten 1950 anmält, att vissa av de anläggningar, som å trafikflygplatserna användas för närtrafikledning medelst radiotelefoni, utgjordes av efter kriget inköpt s. k. surplusutrustning. Denna var starkt försliten och driftssäkerheten var icke godtagbar. Av ekonomiska skäl inskränkte sig emellertid styrelsen till att hemställa om medel för ersättning av nämnda utrustning vid allenast två flygplatser, där anläggningarna endast delvis måste utbytas. Förslaget vann statsmakternas bifall. Styrelsen säger sig slutligen efter samråd med telegrafstyrelsen ha funnit det ofrånkomligt, att den påbörjade ersättningsanskaffningen fullföljes under budgetåret 1952/53 med ytterligare tre anläggningar, nämligen vid Jönköpings, Karlstads och Sundsvall/Härnösands flygplatser. Kostnaderna för tre kompletta anläggningar beräknas till 200 000 kronor.

Departementschefen har biträtt luftfartsstyrelsens förslag.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under punkten 6:o) anfört hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Radioanläggningar för luftfarten* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 200 000 kronor.

13:o) *Försvarsberedskap*. I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 13, s. 42 och 43) får utskottet, under hänvisning till vad utskottet under punkten 6:o) anfört, hemställa,

att riksdagen må till *Försvarsberedskap vid telegrafverket* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 1 000 kronor.

14:o) Telegrafverkets dispositionsanslag. I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 14, s. 43), som innebär oförändrad medelsanvisning för nästa budgetår, får utskottet under hänvisning till vad utskottet under punkten 6:o) anfört hemställa,

att riksdagen må såsom *Telegrafverkets dispositionsanslag* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 3 500 000 kronor.

Statens järnvägar.

15:o) Statens järnvägars investeringsbehov. I statsrådsprotokollet har (punkt 15, s. 44—55) lämnats en redogörelse för statens järnvägars investeringsbehov.

Järnvägsstyrelsen har i skrivelse den 28 september 1951 anfört, att tillgängliga investeringsmedel på grund av de sedan år 1950 inträdda pris- och lönestegringarna icke äro tillräckliga för att finansiera investeringsverksamheten i den omfattning, som var avsedd att möjliggöras med de av 1951 års riksdag anvisade anslagen. I anslutning härtill har styrelsen bl. a. erinrat om att till följd av flera samverkande omständigheter f. n. ett mycket betydande uppdämt investeringsbehov föreligger inom statens järnvägars verksamhetsområde. Utöver vad som härutinnan framhållits i järnvägsstyrelsens petita för det nu löpande budgetåret har styrelsen åberopat följande uppgifter för att ytterligare belysa nämnda förhållande.

Budgetår	Investerings- utgifter	Driftsutgifter (inkl. av- skrivning)	Investeringsutgif- terna i förhållande till driftsutgifter procent
	Miljoner kronor		
1935/36	51,5	166,4	30,9
1936/37	44,3	175,1	25,3
1937/38	42,3	202,5	20,9
1938/39	43,3	204,8	21,1
1948/49	123,3	739,1	16,7
1949/50	125,8	766,9	16,4
1950/51	156,8	871,2	18,0

Av denna sammanställning framgår, anför styrelsen, att såväl investeringsutgifterna — i vilka icke inräknats de till förvärv av enskilda järnvägar anvisade anslagen utan endast medelsförbrukningen för anläggningar och materiel — som driftsutgifterna stigit högst avsevärt sedan åren närmast före världskriget. Detta beror på det under ifrågavarande tidsperiod fortgående och nu i det närmaste slutförda förstalligandet av landets enskilda järnvägar samt på den gradvis inträdda försämringen av penningvärdet. Varken det ena eller andra av dessa förhållanden borde

emellertid i och för sig rimligen ha föranlett en nämnvärt ändrad relation mellan investeringens och driftens omslutningstal och i varje fall icke, såsom nu visar sig vara fallet, en stark nedgång av investeringsutgifterna i jämförelse med utgifterna för driften. Redan de anförda uppgifterna bekräfta det allmänna intrycket, att investeringarna under en följd av år måst starkt inskränkas. Denna nödtvungna begränsning av statens järnvägars investeringar har i fråga om såväl bana som rullande materiel medfört, att trafikapparaten i dag varken kvantitativt eller kvalitativt är i det skick, som svarar mot trafikomfattningen och kraven på täta, snabba, punktliga och säkra förbindelser. Statens järnvägar ha mot bakgrunden härav för närvarande bl. a. för liten dubbelspårslängd, för stort antal trånga bangårdar, för få elektrolok och rälsbussar, för många omoderna personvagnar, för få och överåriga godsvagnar, otillräcklig elektrifiering, på många ställen omoderna signal- och säkerhetsanläggningar samt, med hänsyn till dagens krav, för otidsenliga och otrivsamma arbets- och personallokaler. Dessa svagheter av teknisk, driftteknisk och ekonomisk natur samt i fråga om personalförhållandena äro särskilt kännbara i dagens läge. Även med beaktande av den tilltagande motoriseringen och vägväsendets investeringskrav måste det vara oförenligt med en sund allmän transportpolitik att ej — så snart detta överhuvud taget är möjligt — rusta upp järnvägarna till den ekonomiskt motiverade standard, som bör vara naturlig och riktig med de transportgeografiska och andra förutsättningar, som råda i vårt land.

Med hänsyn till nu berörda förhållanden kan enligt styrelsen investeringsvolymen icke utan allvarliga olägenheter ytterligare beskäras. Detta skulle emellertid bli nödvändigt för att volymmässigt anpassa investeringsverksamheten till den ram, som betingas av de av 1951 års riksdag anvisade anslagen.

Under hänvisning till vad sålunda anförts och i syfte att kunna upprätthålla ifrågavarande verksamhet åtminstone i den omfattning, som var avsedd att möjliggöras med de för budgetåret 1951/52 beviljade investeringsanslagen, har järnvägsstyrelsen å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår äskat sammanlagt 34,1 miljoner kronor, varav 2 miljoner kronor till försvarsberedskap enligt särskild skrivelse.

Den totala medelsförbrukningen nästa budgetår beräknar styrelsen till 295,7 miljoner kronor och anslagsbehovet till 291,7 miljoner kronor. Gruppindelningen i petita överensstämmer i allt väsentligt med anslagsrubrikerna i riksstaten för innevarande budgetår. Anslagsrubriken Upprustning av malmбанan har emellertid ansetts kunna utgå, enär av det anslag å 2 miljoner kronor, som för budgetåret 1951/52 anvisats under denna rubrik, ett belopp av 1,5 miljon kronor avser signal- och säkerhetsanläggningar och 0,5 miljon kronor malmбанans kraftförsörjning, d. v. s. anläggningar för elektrisk tågdrift, och de medel, som i fortsättningen äro erforderliga för samma ändamål, under sådana förhållanden lämpligen torde böra anvisas under sistnämnda anslagsrubriker. Ifrågavarande upprustning är fr. o. m. nästa budgetår även avsedd att omfatta vissa banförstärknings- och utbygg-

nadsarbeten i syfte att höja malmbanans transportkapacitet. Härför erforderliga medel ha likaledes inräknats under respektive tidigare förekommande anslagsrubriker. I syfte att åstadkomma en av olika skäl önskvärd ytterligare minskning av antalet riksstatsrubriker har rubriken Färjelägen ansetts kunna utgå, varvid kostnaderna för dylika anläggningar i fortsättningen äro avsedda att bestridas med det i fråga om ändamålet närstående anslaget till Broar m. m. Av samma anledning har anslaget till Elektriska belysningsanläggningar ansetts kunna slopas. Ifrågavarande anläggningar utföras nämligen i regel i samband med husbyggnads- eller bangårdsarbeten. Under sådana förhållanden och då fråga här dessutom är om ett till storleken relativt litet anslagsbelopp, torde kostnaderna för elektriska belysningsanläggningar lämpligen böra och kunna inrymmas i anslagen för bangårdar respektive husbyggnader, därest sistnämnda båda anslag uppräknas i motsvarande grad.

I detta sammanhang meddelar styrelsen, att de specificerade anslagsposterna särskilt under huvudrubriken Byggnader och anläggningar i fortsättningen äro avsedda att belastas i något större utsträckning än som hittills skett, i det att på dessa anslag komma att avföras kostnaderna icke blott för större i motiveringen vanligen angivna arbeten utan även för mindre dylika arbeten, som för närvarande i regel bestridas med det till styrelsens förfogande årligen ställda dispositionsanslaget. Genom denna omfördelning av anslagsdispositionerna kommer sistnämnda anslag alltså att härefter tagas i anspråk endast för oförutsedda arbeten och anskaffningar ävensom, i den mån så befinnes erforderligt, för förstärkning av de under särskilda rubriker anvisade anslagen.

Den konstaterade eftersläpningen i fråga om investeringarna framträder, uttalar styrelsen, så mycket mera kännbar och accentuerad, som industrien genom utbyggnad och moderniseringar under tiden kunnat i hög grad öka sin produktionskapacitet och därför numera ställer väsentligt större krav på järnvägarna än tidigare. Här berörda förhållanden ha närmare utvecklats i 1950 års långtidsutrednings betänkande, till vilket styrelsen hänvisar. Ur intern företagsekonomisk synpunkt framstår det som i hög grad angeläget att sådana investeringar, som äro ägnade att medföra rationaliseringsvinster och nedbringa de nu starkt ökade driftkostnaderna, kunna genomföras snarast möjligt.

De petita för budgetåret 1952/53, som styrelsen nu framlägger, ha upprättats med beaktande såvitt möjligt av förut berörda synpunkter och med huvudvikten lagd vid sådana investeringar, som antingen äro erforderliga för att höja statens järnvägars transportkapacitet eller kunna väntas ge resultat i form av minskade driftkostnader. I och för sig önskvärda eller rent av behövliga standardhöjningar ha måst komma i andra rummet och ha ansetts böra beredas plats i det uppgjorda investeringsprogrammet endast i den mån de befunnits ofrånkomliga med hänsyn till personalens trivsel och förhandenvarande rekryteringssvårigheter.

En sammanställning av de för budgetåren 1949/50--1951/52 anvisade

samt å tilläggsstat till riksstaten för sistnämnda budgetår och å riksstaten för nästa budgetår äskade anslagen under statens järnvägars fond, exklusive anslag till förvärv av enskilda järnvägar, visar följande siffror för respektive huvudgrupper.

	1949/50	1950/51	1951/52	1952/53
		t usental kronor		
Byggnader och anläggningar	41 535	55 200	55 100	115 900
Försvarsberedskap	160	2 905 ¹	2 500	13 000
Rullande materiel	37 875	49 500	64 320	121 700
Sjöfartsmateriel	560	—	900	5 300
Biltrafik	10 150	12 400	12 000	15 500
Övrigt	10 000	22 000	19 400	20 300
			+ 3 000 ²	
Summa	100 280	142 005	188 320	291 700

Över järnvägsstyrelsens framställning ha yttranden avgivits av *arbetsmarknadsstyrelsen* samt *statens handels- och industrikommission* (s. 48—50).

Departementschefen erinrar till en början följande.

I 1950 års statsverksproposition (Bil. 26; Bihang s. 138—141 och 152—155) har en redogörelse lämnats för statens järnvägars investeringar budgetåren 1936/37—1948/49 samt för de framtida investeringsbehoven. Under de sista förkrigsåren höllo sig investeringarna vid en volym av ca 80 miljoner kronor räknat i 1948 års priser. Investeringsvolymen hade budgetåret 1948/49 ökat till drygt 120 miljoner kronor och beräknades budgetåret 1950/51 stiga till ca 150 miljoner kronor.

I redogörelsen framhölls, att man vid bedömningen av investeringsvolymens ökning borde beakta att statens järnvägars rörelse sedan före kriget vuxit bl. a. genom införlivning av enskilda järnvägar. Statens järnvägars banlängd har ökat från 8 046 km 1939 till för närvarande 15 126 km, innebärande praktiskt taget en fördubbling av statsbanenätet. De införlivade banorna ha å ena sidan haft genomsnittligt lägre trafikintensitet, vilket i och för sig innebär lägre investeringsbehov, men å andra sidan torde dessa banors standard ofta ha varit sådan att ackumulerade investeringsbehov funnits vid statsövertagandet. I den nyssnämnda redogörelsen i 1950 års statsverksproposition ansågs det allmänna omdömet berättigat, att statens järnvägars investeringsvolym efter kriget varit proportionsvis lägre än före kriget om hänsyn togs till införlivade banor.

I den plan för statens järnvägars investeringsverksamhet under 1950-talet, som redovisades i 1950 års statsverksproposition, räknade järnvägsstyrelsen med ett genomsnittligt årligt investeringsbehov av 230 miljoner kronor i 1948 års priser, vilket nu motsvarar i runt tal 300 miljoner kronor. Utgångspunkten var därvid, att de sedan flera år uppdämda investerings-

¹ Varav ett belopp av 0,7 miljon kronor överförts till försvarets fastighetsfond.

² Äskat å tilläggsstat.

behoven skulle inhämtas och järnvägarnas kapacitet anpassas till den ökning av transportbehoven, som väntas följa med produktionens och välståndets ökning. Hänsyn har därvid tagits till att järnvägarnas andel av landets totala transporter beror på kvaliteten av och avgifterna för järnvägstransporterna, något som i sin tur nära sammanhänger med möjligheterna att genom investeringar höja standarden och åstadkomma kostnadsänkande rationaliseringar.

Beträffande järnvägsstyrelsens anslagsäskanden för nästa budgetår anför departementschefen följande.

Järnvägsstyrelsen har i sina petita för budgetåret 1952/53 beräknat anslagsbehovet till 291,7 miljoner kronor och investeringsutgifterna till 295,7 miljoner kronor. Styrelsens investeringsprogram för nästa budgetår har alltså ungefär samma omfattning som det tidigare för 1950-talet beräknade genomsnittet. Investeringsprogrammet skiljer sig dock från långtidsplanen så tillvida som arbetena med utökning av malmbanans kapacitet icke förutsågos i långtidsplanen men ingå med ett rätt betydande belopp, omkring 20 miljoner kronor, i styrelsens petita. Av intresse är också att konstatera att styrelsen på vissa punkter sökt framlägga ett program på längre sikt för anskaffning av viss materiel samt begärt bemyndigande att utlägga häremot svarande beställning.

Innan jag närmare ingår på styrelsens olika förslag, anser jag mig böra i korthet något beröra statens järnvägars transportarbete och transportkapacitet samt investeringsprogrammets betydelse för tillgodoseende av landets transportbehov och för statens järnvägars ekonomi.

Jag vill då först erinra om, att de svenska järnvägarnas transportarbete — av vilket statens järnvägar numera uträta ca 95 % — ökat med drygt 100 % i fråga om personkm och ca 55 % i fråga om godstonkm under tiden 1938—1949. Härigenom ha stora krav ställts på den rullande materielens kapacitet. Trafiktätheten, uttryckt i tågkm per dag och bankm, har ökat med 34 % under samma tid. Detta medför större anspråk på kapaciteten hos bl. a. bana och bangårdar.

Ökningen av trafikarbetet var särskilt framträdande under kriget. Under den första efterkrigstiden minskade emellertid järnvägarnas godstrafik, beroende på dels en minskning av det totala godstrafikunderlaget, dels biltrafikens återinträde på transportmarknaden. De senaste årens utveckling har påverkats framför allt av den kraftiga allmänna produktionsökningen, utrikeshandelns utvidgning och vissa speciella utvecklingstendenser inom näringslivet. Järnvägarnas godstrafik har på grund härav ånyo väsentligt ökat och överstiger numera avsevärt krigsårens maximitrafik. Persontrafiken, som ända till år 1950 visade en ständigt stigande tendens, har under de båda senaste åren mattats något, vilket torde sammanhänga — förutom med verkningarna av taxehöjningarna 1951 — med busstrafikens tillväxt och den snabbt ökande personbiltrafiken.

Under de senaste åren ha slutligen vissa förhållanden kunnat iakttagas, vilka tyda på att den stegrade trafiken på järnvägarna nu närmar sig gränserna för det maximala kapacitetsutnyttjandet. Sådana förhållanden äro tågförseningarna, godsvagnsbristen och i viss utsträckning bristande tillgång på sittplatser i tågen vid högtrafiktillfällen ävensom otillräcklig dragkraft. I samband med surtekatastrofen i oktober 1950 visade det sig även, att stora svårigheter förelägo att avveckla en ökad trafik inom vissa delar av järnvägsnätet på grund av bristande kapacitet på en del bansträckor och rangerbangårdar.

Den utveckling, som sålunda ägt rum under tiden sedan före kriget, giver vid handen att produktions- och välståndsökningen i vårt land successivt ställt ökade krav på transportapparaten och att järnvägarna fått tillfredsställa en betydande del av dessa krav. Det finns också, enligt min mening, grundad anledning antaga, att — även om en tillfällig tillbakagång i järnvägstrafiken kan inträffa från tid till annan — en fortsatt stegring av produktionen och välståndet i landet kommer att på 5—10 års sikt ställa ytterligare ökade krav på järnvägarnas kapacitet.

Med hänsyn till vad här anförts finner jag en väsentlig ökning av statens järnvägars investeringsverksamhet behövlig under de närmaste åren för att avhjälpa de brister som nu föreligga och på längre sikt tillfredsställa landets transportbehov. Jag vill i detta sammanhang även framhålla, att en ökning av investeringsverksamheten framstår såsom önskvärd också ur rent företagsekonomiska synpunkter. Den relativa höjningen av personallönerna, vilken inträtt i samband med införlivningen av enskilda järnvägar och dessas personal med statens järnvägar, medför, att arbetskraftsbesparande investeringar i ett ökat antal fall komma att vara ekonomiskt fördelaktiga. I stor utsträckning torde personalbesparingar och andra kostnadsminskningar kunna genomföras endast genom ökade investeringar. Slutligen må framhållas, att det med hänsyn till den allmänna transportushållningen kan vara önskvärt att järnvägarna utföra en större del av transporter på längre avstånd, detta icke minst med hänsyn till att behovet av arbetskraft för utförande av sådana transporter i genomsnitt torde vara lägre vid järnvägs- än vid landsvägstransport.

Med de utgångspunkter jag här redovisat bör investeringsverksamheten under innevarande budgetår fullföljas åtminstone i den omfattning som förutsågs i 1951 års statsverksproposition och propositionen 1951: 131 angående utökningen av malmbanans kapacitet. Förutsättningen härför är att anslag anvisas å tilläggsstat för innevarande budgetår med följande belopp, nämligen till Bangårdar 1 400 000 kronor, Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar 5 200 000 kronor, Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden 3 100 000 kronor, Broar m. m. 3 600 000 kronor, Husbyggnader 3 400 000 kronor, Signalsäkerhetsanläggningar 600 000 kronor, Elektriska belysningsanläggningar 400 000 kronor, Anläggningar för elektrisk tågdrift 1 900 000 kronor, Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet 3 000 000 kronor, Anskaffning av lok och lokomotorer 4 300 000 kronor, Anskaffning av godsvagnar 2 200 000 kronor samt Statens järnvägars dispositionsanslag 3 000 000 kronor. Jag kommer att i annat sammanhang föreslå Kungl. Maj:t att hos riksdagen hemställa om anvisande av nämnda belopp. Vid bifall till detta förslag skulle investeringsutgifterna innevarande budgetår kunna ökas till ca 217 miljoner kronor, vilket med hänsyn till inträdda prisstegringar ungefär motsvarar den fastställda investeringsramen med tillägg för investeringarna i malmbanan.

Under punkten 1 har jag vidare anmält, att utrymme nästa budgetår kunnat beredas för en ökning av statens järnvägars investeringsutgifter med 58 miljoner till 275 miljoner kronor. Förslaget innebär en minskning med ca 20 miljoner kronor jämfört med styrelsens planer för nästa budgetår. Inom den angivna ramen torde det dock bli möjligt att genomföra vissa särskilt angelägna investeringar för att höja statens järnvägars kapacitet och standard samt förbättra företagets ekonomi.

Beträffande avvägningen mellan olika investeringsändamål får jag anföra följande.

Med hänsyn till det allmänna kravet på begränsning av byggnads- och anläggningsverksamheten anser jag mig höra förorda, att statens järnvä-

gars investeringar under rubriken Byggnader och anläggningar jämte de investeringar av samma art vilka utföras med anlåtande av dispositionsanslaget nästa budgetår begränsas till i stort sett samma volym som beräknas för innevarande budgetår, bortsett från de investeringsökningar, som sammanhånga med tunnelbanebygget i Stockholm och utvidgningen av malmbanans kapacitet. För att likväl inom den sålunda angivna ramen giva järnvägsstyrelsen möjlighet att anpassa sin investeringsverksamhet till den lokala tillgången på arbetskraft och andra förhållanden anser jag mig dock böra i huvudsak tillstyrka anvisande av de anslag styrelsen äskat för ändamålet. Anslagen till Bangårdar samt Lokstations- och driftverkstadsanläggningar kunna dock minskas med vardera 1 miljon kronor samt anslagen till Signalsäkerhetsanläggningar och Anläggningar för elektrisk tågdrift med vardera 500 000 kronor. Vidare bör anslaget till Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden minskas med 2 miljoner kronor. Jag förutsätter, att medel till uppförande av en tullstation i Ed, vilket arbete ej upptagits särskilt i järnvägsstyrelsens petita men i stället i det följande anmäles under punkten 16, skall kunna tagas i anspråk från anslaget till Husbyggnader. Jag anser mig dock ej i anledning härav böra föreslå någon uppräknig av anslaget. Utöver de av järnvägsstyrelsen särskilt äskade anslagen bör till Skenfria vägkorsningar m. m. anvisas ett formellt belopp av 1 000 kronor, då i annat fall tidigare anvisade anslagsmedel icke komma att stå till förfogande efter utgången av innevarande budgetår, ehuru behov därav föreligger.

I enlighet med det anförda skulle anslagen under rubriken Byggnader och anläggningar för nästa budgetår anvisas med sammanlagt 110 931 000 kronor. Under punkten 16 hemställer jag om anvisande av dessa anslag.

Beträffande den fortsatta elektrifieringen av statsbanenätet har järnvägsstyrelsen hemställt om beslut att linjerna Söderhamn—Sundsvall, Ludvika—Tillberga—Sala, Sundsvall—Härnösand, Hässleholm—Kristianstad och Härnösand—Långsele skola elektrifieras. Jag tillstyrker förslaget och hemställer under punkten 16 att detsamma förelägges riksdagen.

Under rubriken Rullande materiel tillstyrker jag järnvägsstyrelsens investeringsprogram i oförändrat skick. Jag kommer under punkten 18 att hemställa om anvisande av anslag å sammanlagt 121 700 000 kronor med den av järnvägsstyrelsen föreslagna fördelningen på anslag. Jag tillstyrker vidare att järnvägsstyrelsen, i enlighet med därom framlagt förslag, erhåller bemyndigande, att under de närmaste 5 åren beställa högst 125 rälsbussar, 1 200 godsvagnar och 300 malmvagnar om året samt under de närmaste 3 åren sammanlagt 30 sovvagnar i stålkonstruktion. Vid bifall till vad jag här förordat skulle investeringsutgifterna för rullande materiel enligt järnvägsstyrelsens petita stiga med 43 miljoner kronor. En dylik ökning av investeringarna kan tänkas medföra svårigheter för styrelsen att uppnå tillfredsställande anbudspriser från leverantörerna och över huvud taget svårigheter att inom landet tillgodose materielbehoven. På grund härav bör styrelsen noggrant undersöka förutsättningarna för import av rullande materiel från utlandet. I detta sammanhang torde jag få erinra om att en av överrevisorerna vid statens järnvägar väckt fråga om slopan- de av införseltullarna på rullande materiel för närvarande är föremål för beredning inom finansdepartementet. Framhållas må emellertid också, att det nu föreslagna beställningsbemyndigandet bör öppna ökade möjligheter för den svenska industrien att lägga upp en kostnadsbesparande serietillverkning av rullande materiel i större skala än hittills, varigenom dess konkurrensförmåga bör kunna ökas gentemot utlandet.

Under rubrikerna Sjöfartsmateriel, Biltrafik och Inventarier m. m. tillstyrker jag järnvägsstyrelsens förslag, dock med den ändringen att begyn-

nelseanslaget till Ny tågfarja bestämmes till 1 miljon kronor, vilket torde vara tillräckligt för att möjliggöra beställning av färjan, och anslaget till Garage- och verkstadsbyggnader till 2 miljoner kronor eller ungefär samma belopp, som beräknas bli förbrukat innevarande budgetår. Därest riksdagen ej finner anledning till erinran däremot, torde till sistnämnda anslag få överföras den behållning som vid utgången av budgetåret 1951/52 kan föreligga å anslaget till Garagebyggnader m. m., vars beteckning icke synes tillräckligt tydligt ange anslagsändamålen. Hemställan om anvisande av ifrågavarande anslag göres under punkterna 19—21.

Järnvägsstyrelsens anslagsäskande till försvarsberedskap för budgetåret 1952/53 å tillhoppa 13 miljoner kronor fördelar sig på ett flertal ändamål. Efter samråd med chefen för inrikesdepartementet har överenskommit att denne skall anmäla järnvägsstyrelsens äskande i vad avser gemensamma uppehållsplatser å 0,75 miljoner kronor. Av styrelsens medelsäskanden avser ett belopp av 5,3 miljoner kronor fullföljande av pågående arbeten. Jag tillstyrker anvisande av detta belopp samt därutöver ytterligare ett belopp av 3,25 miljoner kronor. I enlighet härmed skulle anslaget för nästa budgetår anvisas med sammanlagt 8,55 miljoner kronor. Jag hemställer härom under punkten 17. Härutöver avser jag att tillstyrka anvisande av 2 miljoner kronor för försvarsberedskapsändamål å tilläggsstat för innevarande budgetår. Frågan om avskrivning av nämnda belopp anmäles i annat sammanhang av chefen för finansdepartementet. Chefen för försvarsdepartementet anmäler senare i dag frågan om anvisande å tilläggsstat för innevarande budgetår av 3,7 miljoner kronor för ändamål som avses under punkten 4 c i järnvägsstyrelsens försvarsberedskapspetita.

Jag tillstyrker slutligen under punkten 22, att statens järnvägars dispositionsanslag anvisas med äskat belopp, 11 miljoner kronor, vilket innebär en minskning med 6 miljoner kronor jämfört med löpande budgetår. Minskningen sammanhänger med att dispositionsanslaget tidigare mera permanent använts för mindre arbeten å bana och byggnader, för vilka från och med nästa budgetår särskilda belopp beräknas under de specificerade anslagsposterna.

Vid bifall till de av mig tillstyrkta förslagen skulle anslagen under statens järnvägars fond nästa budgetår komma att anvisas med sammanlagt 277 331 000 kronor, vilket belopp ungefär motsvarar den av mig förordade investeringsramen av 275 miljoner kronor.

Utskottet. Under förevarande rubrik har departementschefen inledningsvis lämnat en kortfattad redogörelse för statens järnvägars transportarbete och transportkapacitet samt för det av järnvägsstyrelsen uppgjorda investeringsprogrammets betydelse för tillgodoseende av landets transportbehov och för statsbaneföretagets ekonomi. Av redogörelsen framgår bl. a., att produktions- och välståndsutvecklingen successivt ställt ökade krav på transportapparaten och att järnvägarna fått tillgodose en betydande del av dessa krav. Det finns också enligt departementschefens mening grundad anledning antaga, att — även om en tillfällig tillbakagång i järnvägstrafiken kan inträffa från tid till annan — en fortsatt stegring av produktionen och välståndet i landet kommer att på 5—10 års sikt ställa ytterligare anspråk på järnvägarnas kapacitet. Under de senaste åren ha emellertid vissa förhållanden kunnat iakttagas, vilka tyda på att den växande trafiken på järnvägarna nu närmar sig gränserna för det maximala kapacitetsutnyttjandet.

Mot bakgrunden av här i korthet berörda omständigheter har departementschefen funnit en väsentlig ökning av statens järnvägars investeringsverksamhet behövlig under de närmaste åren för att avhjälpa de brister som nu föreligga och på längre sikt tillfredsställa landets transportbehov. Även ur rent företagsekonomiska synpunkter framstode en ökning av investeringsverksamheten såsom önskvärd. Departementschefen har slutligen framhållit, att järnvägarna med hänsyn till den allmänna transporthushållningen syntes böra utföra en större del av transporter på längre avstånd, detta icke minst av den anledningen att behovet av arbetskraft för utförande av sådana transporter i genomsnitt torde vara lägre vid järnvägs- än vid landsvägstransport.

Utifrån här redovisade utgångspunkter har departementschefen kommit till den uppfattningen, att investeringsverksamheten under innevarande budgetår bör fullföljas åtminstone i den omfattning som förutsågs i 1951 års statsverksproposition och propositionen 1951:131 angående utökningen av malmbanans kapacitet. Förutsättningen härför är att tilläggsstatsanslag anvisas med sammanlagt 32,1 miljoner kronor, varav 22,6 miljoner kronor avse byggnader och anläggningar, 6,5 miljoner kronor rullande materiel samt 3,0 miljoner kronor dispositionsanslaget. Härigenom skulle statens järnvägars investeringsutgifter innevarande budgetår kunna ökas till ca 217 miljoner kronor, vilket med hänsyn till inträdda prisstegringar ungefär motsvarar den fastställda investeringsramen med tillägg för investeringarna i malmbanan.

I särskilt utlåtande denna dag kommer utskottet att tillstyrka att ifrågasvarande belopp, med av departementschefen angiven anslagsfördelning, anvisas å tilläggsstat. I förevarande sammanhang vill utskottet jämväl anmäla, att utskottet biträder Kungl. Maj:ts förslag att det för innevarande budgetår avsedda anslaget till vissa försvarsberedskapsåtgärder vid statens järnvägar förstärkes med ytterligare 2 miljoner kronor.

För nästa budgetår har järnvägsstyrelsen räknat med en investeringsverksamhet av närmare 296 miljoner kronor. Beloppet ansluter sig nära till den utgiftsnivå som förutsattes i den i 1950 års statsverksproposition redovisade långtidsplanen, dock att i denna icke inbegripits de först senare aktualiserade arbetena med utökning av malmbanans kapacitet. Såsom tidigare under punkten 1:o framhållits har departementschefen ansett det vidgade investeringsutrymme som befunnits föreligga inom den statliga samfärdselns område företrädesvis böra reserveras för statens järnvägars räkning. En utökning av investeringsverksamheten i hela den omfattning järnvägsstyrelsen föreslagit har departementschefen likväl icke kunnat tillstyrka utan anser, att densamma lämpligen bör maximeras till ett sammanlagt belopp av 275 miljoner kronor. Därigenom skulle framför allt en stegring av investeringsutgifterna för rullande materiel möjliggöras, medan investeringarna i bana och byggnader förutsatts skola i princip bibehållas vid nuvarande nivå.

I samband med behandlingen av den allmänna plan som framlagts för kommunikationsverkens investeringar under nästa budgetår har utskottet

redan givit uttryck åt den uppfattningen, att Kungl. Maj:ts förslag om vidgning av ramen för statens järnvägars investeringsverksamhet är ägnat att ingiva tillfredsställelse. På förevarande område föreligga en rad behov som icke utan allvarliga följdverkningar i skilda avseenden kunna ytterligare eftersättas, och utan tvekan måste upprustningen av landets järnvägskommunikationer f. n. betecknas som en av de mest angelägna uppgifterna för den statliga investeringspolitiken. Med hänsyn till det beträngda ekonomiska läge vari statsbaneföretaget befinner sig framträder särskilt behovet av sådana åtgärder som verka arbetskraftsbesparande och i övrigt genom sin kostnadsminskande effekt kunna förbättra driftresultatet. Härvidlag må uppmärksamheten speciellt riktas mot de möjligheter till räntabilitetsförhöjande rationaliseringar som föreligga genom utökad elektrifiering samt genom användande av diesellok på sträckor där elektrifiering ej anses böra komma i fråga. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag i vad avser omfattningen av statens järnvägars investeringsutgifter för nästa budgetår vill därför utskottet uttala den förhoppningen, att det skall finnas möjligt att successivt vidga ramen för denna investeringsverksamhet i syfte att inom en näraliggande framtid nå en mera tillfredsställande balans mellan de växande anspråken och trafikkapaciteten. Av särskild vikt torde vara att järnvägsstyrelsen beredes tillfälle till en planering av verksamheten på längre sikt. Icke minst ur denna synpunkt finner utskottet de av departementschefen förordade beställningsbemyndigandena beträffande viss rullande materiel ändamålsenliga.

För förverkligande av ovan angivna program erfordras enligt departementschefens beräkningar investeringsanslag för nästa budgetår å sammanlagt ca 277,3 miljoner kronor med viss i statsverkspropositionen närmare redovisad fördelning på olika utgiftsslag. Vad departementschefen i anslutning härtill anfört och förordat beträffande vissa speciella spörsmål har icke givit utskottet anledning till erinran. Under hänvisning till den omläggning som ifrågasatts beträffande redovisningen av vissa utgifter som hittills bestritts från dispositionsanslaget vill utskottet liksom tidigare år endast understryka angelägenheten av att tillräckliga medel ställas till järnvägsstyrelsens förfogande för upprustning av personallokaler m. m., varav ett trängande behov visat sig föreligga.

Till frågan om anvisande av förberörda anslag återkommer utskottet under respektive punkter i det följande. Därvid kommer utskottet jämväl att närmare behandla vissa motionsledes framställda yrkanden.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till kända vad utskottet ovan anfört.

16:o) **Byggnader och anläggningar.** Kungl. Maj:t har (punkt 16, s. 55—68) föreslagit riksdagen att dels till vissa i statsrådsprotokollet angivna byggnader och anläggningar för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 110 931 000 kronor, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att besluta om elektrifiering av vissa i statsrådsprotokollet nämnda linjer.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett sammanlagt belopp av 55 100 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår äskat sammanlagt 115 930 000 kronor till följande ändamål.

Bangårdar	12 300 000
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	17 000 000
Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget	800 000
Ombyggnad av linjen Forshem—Håkantorps med Källby—Kinnekleva	2 000 000
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden	18 000 000
Broar m. m.	4 500 000
Husbyggnader	11 200 000
Signalsäkerhetsanläggningar	7 600 000
Vägskyddsanläggningar	1 800 000
Telefonanläggningar m. m.	5 900 000
Anläggningar för elektrisk tågdrift	10 600 000
Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	17 000 000
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	2 100 000
Anläggningar vid huvudverkstäder	4 500 000
Anläggningar vid förrådsavdelningen	630 000
Summa kronor	115 930 000

Beträffande den närmare innebörden av styrelsens förslag får utskottet hänvisa till propositionen (s. 56—68).

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehåft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Bergh* och *Lundgren* (I: 129) och den andra inom andra kammaren av herr *Östlund* och fru *Hellström* (II: 192), i vilka hemställts, att riksdagen måtte dels avslå Kungl. Maj:ts förslag om anslag å 1 500 000 kronor för tillbyggnad av revisionsverkstaden i Örebro, dels ock besluta att anslå ett belopp av 1 500 000 kronor till en revisionsverkstad för rälsbussar i Norrland i enlighet med vad i motionerna anförts;

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Lundgren* (I: 130) och den andra inom andra kammaren av herr *Östlund* (II: 193), i vilka hemställts, att riksdagen vid sitt ställningstagande till under kapitalbudgeten uppställda spörsmål, berörande statens järnvägar, ville besluta uttala sig mot den nu föreslagna omkastningen av linjerna Härnösand—Långele och Bastuträsk—Skelleftehamn med Slind—Boliden och för bibehållande av den tidigare föreslagna inbördes ordningsföljden;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Björnberg* (I: 189) och den andra inom andra kammaren av herr *Hægglom* (II: 272), i vilka hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte beträffande den fortsatta elektrifieringen av järnvägslinjen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar uttala sig i enlighet med vad i motionerna anförts.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna I: 129, II: 193 och I: 189.

Utskottet. Under förevarande huvudrubrik har Kungl. Maj:t för vissa bangårdsarbeten äskat ett investeringsanslag av 11,3 miljoner kronor. På det byggnadsprogram som ligger till grund för framställningen har bl. a. upp-tagits ett belopp av 1 miljon kronor, avsett att disponeras för första etappen i en planerad utbyggnad av personbangården vid Stockholm C. Företaget har inklusive ombyggnad av centralstationen för statens järnvägars del preliminärt kostnadsberäknats till en totalsumma av ca 10 miljoner kronor.

Kungl. Maj:ts förslag har icke givit utskottet anledning till erinran. Med hänsyn till det allmänna intresse som torde förefinnas för ifrågavarande projekt har emellertid utskottet funnit sig böra lämna en kortfattad redogörelse för bakgrunden till och den närmare innebörden av detsamma.

Med skrivelse den 16 mars 1940 avgav 1939 års markkommission betänkande angående uppgörelse mellan Kungl. Maj:t och kronan samt Stockholms stad rörande vissa markfrågor i Stockholm m. m. Vid betänkandet fanns fogat ett förslag till avtal mellan kronan och staden. Utgångspunkten för de inom markkommissionen förda förhandlingarna hade varit behovet av en nyordning av trafikförhållandena vid Tegelbacken. I denna del innebär förslaget att problemet om Tegelbackens reglering skulle lösas genom att den öst-västliga gatuleden skulle föras över järnvägen. Staden skulle av kronan erhålla härför erforderlig mark samt å Riddarholmen och angränsande stadsdelar mark även för framdragande av nord-sydliga trafikleder, däribland förortsbanan. Detta nödvändiggjorde att järnvägslinjen i behövlig utsträckning flyttades åt väster. Vidare förutsattes att stadens behov av mark för vidgning av de centralbangårdsområdet angränsande trafiklederna skulle tillgodoses.

Förslaget godkändes vid 1940 års riksdag (prop. nr 234; r. skr. nr 344). Därvid bemyndigades Kungl. Maj:t jämväl att vidtaga de smärre jämkningar i avtalet, som vid dess tillämpning kunde visa sig erforderliga och varom överenskommelse kunde komma att träffas.

Emellertid visade det sig tämligen snart, att de i 1940 års avtal förutsedda nord-sydliga förbindelserna finge anses vara underdimensionerade. Med anledning härav har mellan järnvägsstyrelsen och Stockholms stads gatunämnd ingåtts ett av Kungl. Maj:t den 17 oktober 1947 godkänt tilläggsavtal rörande förbättring av trafikförbindelserna mellan Norrmalm och Södermalm. I anslutning härtill har Kungl. Maj:t sedermera fastställt vissa ändrade stadsplanebestämmelser. För statens järnvägars vidkommande innebär överenskommelsen närmast, att nya järnvägsbroar skola anordnas över Norrström och Söderström, vilket i sin tur föranleder viss ombyggnad av spårsystemet m. m. å centralstationen. Arbetet med den nya järnvägsbron över Söderström har tagit sin början under år 1950.

I sin petitaskrivelse för nästa budgetår har järnvägsstyrelsen framhållit, att i samband med nyssnämnda ombyggnad jämväl en sedan länge planerad

och nu på grund av den alltmer ökade trafiken synnerligen behövligen utökning av spår- och plattformsanordningar å centralstationen bör utföras. Härtinnan har järnvägsstyrelsen hänvisat till en av Stor-Stockholms trafikutredning, i vilken styrelsen är företrädd genom särskilda delegerade, verkställd undersökning, utmynnande i ett förslag till lösande av ifrågasvarande trafikproblem. Enligt detta förslag skulle, i vad gäller bangårdsanordningar för persontrafiken, två nya plattformar jämte erforderliga tågspår anordnas och bangården i övrigt utbyggas i syfte att förbättra tågföringen. Vidare skulle stationshusanordningarna ändras, en ny persontunnel till plattformssystemet anläggas och denna tunnel framdragas under nuvarande vänt- och biljetthall i stationshuset och vidare under Centralplanen och Vasagatan till den öster därom planerade tunnelbanestationen. Då denna station beräknas kunna tagas i bruk vid årsskiftet 1955/56, anses de ifrågasvarande byggnadsarbetena utan längre dröjsmål böra igångsättas. Definitiva förslag härtill föreligga ännu icke, enär utformningen i viss mån är beroende på vidare underhandlingar med Stockholms stad. Slutliga kostnadsberäkningar ha därför ej heller kunnat upprättas.

Järnvägsstyrelsen har därjämte under hand lämnat den upplysningen, att den föreslagna utbyggnaden ingår som ett led i fortsatt utvidgning av stationsutrymmena vid centralstationen. Den kan sålunda infogas i det principförslag till slutgiltig utbyggnad i form av en överbyggnad av stationsbangården, vilket år 1950 framlades av en delegation med representanter för statens järnvägar, Stockholms stad och förenämnda trafikutredning. F. n. undersökas möjligheterna att efter den förestående första utvidgningen av centralstationen få till stånd en ytterligare utbyggnad av stationsutrymmena, i vilken den första utbyggnadsetappen skulle ingå. Varken för detta mellanskede eller den eventuellt slutliga utbyggnaden skulle sålunda genom den nu föreslagna utvidgningen något göras i onödan. Vid utformningen av förslaget har hänsyn jämväl tagits till att i framtiden eventuellt ytterligare ett dubbelspår kan komma till utförande på sträckan över Norrström och Söderström.

I anslutning till den sålunda lämnade redogörelsen vill utskottet för sin del endast framhålla, att utskottet självfallet förutsätter, att de resultat var till ovannämnda underhandlingar kunna leda komma att successivt redovisas för riksdagen i samband med erforderliga anslagsäskanden.

Beträffande den fortsatta elektrifieringen av statšbanenätet har järnvägsstyrelsen hemställt om beslut att linjerna Söderhamn—Sundsvall, Ludvika—Tillberga—Sala, Sundsvall—Härnösand, Hässleholm—Kristianstad och Härnösand—Långele skola elektrifieras. I jämförelse med ordningsföljden i det i propositionen 1950: 103 redovisade programmet innebär detta, att linjen Härnösand—Långele elektrifieras före linjen Bastuträsk—Skelleftehamn med Slind—Boliden. Förslaget har tillstyrkts av departementschefen. I de båda likalydande motionerna I: 130 och II: 193 ha emellertid framförts vissa erinringar mot den sålunda ifrågasatta omkastningen. Med hänsyn till vad järnvägsstyrelsen anfört rörande pågående arbeten på lin-

jen Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar har vidare i motionerna I: 189 och II: 272 hemställts, att riksdagen i skrivelse till Kungl. Maj:t måtte förorda sådana åtgärder, att denna järnvägslinje skulle kunna tagas i bruk för elektrisk drift tidigare än under slutet av år 1954. I sistnämnda motioner har särskilt åberopats, att statsutskottet i sina av 1950 respektive 1951 års riksdagar godkända utlåtanden nr 140 och 159 hävdad den uppfattningen, att avsteg från det förberörda elektrifieringsprogrammet i görigaste mån böra undvikas.

Med anledning härav vill utskottet inledningsvis framhålla, att ifrågasvarande uttalanden närmast föranletts av de i vissa motioner uttryckta farhågorna för att elektrifieringen av Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar skulle kunna ofördelaktigt återverka på statens järnvägars elektrifieringsprogram. Däremot avsågs icke att taga någon ställning till det tidsschema, enligt vilket de i programmet ingående olika delföretagen borde komma till utförande. I sitt utlåtande 1950: 140 framhöll utskottet eftertryckligt, att det av rent praktiska skäl syntes vara mindre lämpligt, att riksdagen i detalj bunde sig för någon viss ordningsföljd beträffande dessa arbeten. I sin senast avgivna petitaskrivelse har också järnvägsstyrelsen understrukt önskvärdheten av att det på styrelsen överlåtes att tid efter annan avgöra, var arbetena inom den fastslagna ramen lämpligast skola sättas in. Utskottet är alltjämt av samma uppfattning.

För att elektrifieringsarbetet skall kunna bedrivas på mest ändamålsenliga sätt måste självfallet, då beslut om tidpunkten för olika delföretags igångsättande skall fattas, vissa trafiktekniska och tidtabellsmässiga omständigheter beaktas. Såsom järnvägsstyrelsen framhållit böra besluten få sådan utformning, att övergångar mellan ång- och elektrodrift förläggas till i trafikmässigt avseende lämpliga platser, så att kostsamma interim-anordningar i form av exempelvis provisoriska lokstationer undvikas. Med hänsyn till trafikens struktur har det även ansetts önskvärt, att icke valet av plats ogynnsamt påverkar tidtabellen till följd av tidsförluster vid lokbyten.

Nu nämnda omständigheter äro den närmaste anledningen till att linjen Härnösand—Långsele föreslagits skola elektrifieras före sträckan Bastuträsk—Skelleftehamn med Slind—Boliden. Vid den detaljprövning av 1950 års principprogram som järnvägsstyrelsen företagit har det nämligen visat sig, att ett beslut av motsatt innebörd skulle medföra just de olägenheter i form av kostsamma provisoriska anordningar för ånglok m. m. som ovan berörts, då därigenom bandelen Härnösand—Långsele skulle komma att sammanbinda i övrigt elektrifierade järnvägslinjer och sålunda nödvändiggöra blandad drift. I detta sammanhang må slutligen nämnas, att järnvägsstyrelsen under hand uppgivit sig ha för avsikt att begära elektrifiering av linjen Bastuträsk—Skelleftehamn med Slind—Boliden i sin petitaskrivelse rörande budgetåret 1953/54.

Av ovan anförda skäl anser sig utskottet icke kunna tillstyrka bifall till det i motionerna I: 130 och II: 193 framförda yrkandet.

Vad därefter frågan om elektrifieringen av sträckan Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar beträffar vill utskottet framhålla följande.

Såsom av statsverkspropositionen framgår har järnvägsstyrelsen undersökt möjligheterna för ett snabbare färdigställande av nämnda företag. Några sådana möjligheter ha dock icke befunnits föreligga, vilket närmast sammanhänger med att de för elektrifieringen erforderliga rikskabelanläggningarna Växjö—Emmaboda—Kalmar och Emmaboda—Karlskrona av telegrafverket icke kunna utföras förrän tidigast under år 1954. Enligt av telegrafstyrelsen under hand lämnade upplysningar beror detta på ett flertal olika omständigheter. Sålunda är det av rent tekniska skäl för sent att nämnvärt utöka den för innevarande år planlagda verksamheten. Vidare har på grund av den hittillsvarande investeringsbegränsningen telegrafverkets rikskabelprogram undan för undan måst framflyttas i tiden. Vissa anläggningar, som därigenom icke kunnat påbörjas vid avsedd tidpunkt men nu beräknas komma till utförande inom kort, äro för telegrafverket synnerligen angelägna med hänsyn såväl till stark trafikökning på berörda stråk som till ekonomiskt betydelsefulla automatiseringsprojekt, vilka förutsätta ledningsutökning. Ifrågavarande arbeten anses icke ytterligare kunna uppskjutas. Beaktas bör därjämte att de svenska kabelfabrikernas tillverkningskapacitet f. n. är fullt utnyttjad samt att inköp från utlandet ställa sig avsevärt dyrare och äro förenade med mycket långa leveranstider. Härtill kommer att den personal inom telegrafverket som det i nu berörda fall närmast gäller är fullt sysselsatt med i det ordinarie programmet ingående anläggningsarbeten. För den ifrågavarande kabelanläggningen erfordras dessutom en överdragsstation i Emmaboda. Även med forcering av byggnads- och installationsarbeten anses denna överdragsstation icke kunna färdigställas nämnvärt tidigare än vad ovan angivits för den övriga delen av anläggningen.

Att riksdagen, på sätt i motionerna I: 189 och II: 272 ifrågasatts, skulle göra framställning till Kungl. Maj:t om påskyndande av kabelarbetena på sträckan Alvesta—Karlskrona med Emmaboda—Kalmar, finner utskottet med hänsyn till ovan anförda omständigheter föga välbetänkt. Utskottet avstyrker därför motionerna.

För anläggningar vid huvudverkstäder har Kungl. Maj:t äskat ett investeringsanslag av 4,5 miljoner kronor, varav 1,5 miljon kronor avse begynnelsekostnader för tillbyggnad av vagnverkstaden i Örebro. Förslaget har motiverats med det ökade behov av rälsbussrevisioner som väntas uppstå på grund av vagnparkens utvidgning. I de båda likalydande motionerna I: 129 och II: 192 har emellertid förordats, att beloppet i stället anslås till en revisionsverkstad för rälsbussar i Norrland. Med hänsyn till att i det närmaste 50 procent av all rälsbusstrafik är koncentrerad till de båda nordligaste länen ha nämligen motionärerna ansett det vara mest ändamålsenligt, att här ifrågavarande reparationsarbeten förläggas till Notviken eller Östersund, på vilka platser redan finnas verkstäder för annan rullande materiel.

Enligt vad utskottet under hand erfarit inkludera de av motionärerna

lämnade uppgifterna icke de smalspåriga rälsbussarna. Därest dessa medräknas, kommer den för de båda nordligaste länen angivna fördelningssiffran att ändras från 46,7 till 32,7 procent. Från järnvägsstyrelsens sida har vidare upplysts, att huvudverkstaden i Örebro med hänsyn till den faktiska tyngdpunkten för rälsbussdriften ligger mycket väl till för att ombesörja erforderliga revisioner. Främst kommer detta till uttryck i fråga om kostnaderna. De totala revisionskostnaderna per buss ha sålunda beräknats till för Örebro 22 500 kronor, för Östersund 24 000 kronor och för Notviken 26 000 kronor. I beloppen äro jämväl inbegripna vederbörande transportkostnader. Härtill kommer bl. a. svårigheten att på sistnämnda båda orter erhålla specialutbildad arbetskraft. Man måste nämligen beakta, att de där befintliga verkstäderna ha sin verksamhet inriktad på annan rullande materiel än rälsbussar, vilket ytterligare medför att själva byggnadsarbetena komma att ta längre tid i anspråk. Med all sannolikhet komma dessutom anläggningskostnaderna att bli högre. Av nu anförda skäl anser sig utskottet böra avstyrka bifall till motionerna.

Beträffande övriga under förevarande huvudrubrik gjorda anslagsäskanden har utskottet icke funnit anledning till särskilt uttalande.

Under hänvisning jämväl till vad utskottet under föregående punkt anført får utskottet hemställa,

I. att riksdagen må med bifall till Kungl. Maj:ts förslag för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

a) Bangårdar	11 300 000 kronor,
b) Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar	17 000 000 kronor,
c) Anläggning av industrispår Örnsköldsviks västra—Gullänget	800 000 kronor,
d) Ombyggnad till normalspår av linjen Forshem—Lidköping—Håkantorp med Källby—Kinnekleva	2 000 000 kronor,
e) Fortlöpande förstärkning av spåröverbbyggnaden	16 000 000 kronor,
f) Skenfria vägkorsningar m. m.	1 000 kronor,
g) Broar m. m.	4 500 000 kronor,
h) Husbyggnader	11 200 000 kronor,
i) Signalsäkerhetsanläggningar	7 100 000 kronor,
j) Vägskyddsanläggningar	1 800 000 kronor,
k) Telefonanläggningar m. m.	5 900 000 kronor,
l) Anläggningar för elektrisk tågdrift ..	10 100 000 kronor,
m) Fortsatt elektrifiering av statsbanenätet	17 000 000 kronor,
n) Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	1 100 000 kronor,
o) Anläggningar vid huvudverkstäder ..	4 500 000 kronor,
p) Anläggningar vid förrådsavdelningen	630 000 kronor;

II. att riksdagen må, med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 130 och II: 193, bemyndiga Kungl. Maj:t att besluta om elektrifiering av linjerna Söderhamn—Sundsvall, Ludvika—Tillberga—Sala, Sundsvall—Härnösand, Hässleholm—Kristianstad och Härnösand—Långele;

III. att motionerna I: 189 och II: 272 icke må bifallas av riksdagen;

IV. att motionerna I: 129 och II: 192 icke må bifallas av riksdagen.

17:o) **Försvarsberedskap.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 17, s. 69) samt under hänvisning till vad utskottet under punkten 15:o) anfört hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Försvarsberedskap vid statens järnvägar* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 8 550 000 kronor.

18:o) **Rullande materiel.** Kungl. Maj:t har (punkt 18, s. 69—77) föreslagit riksdagen dels att till viss i statsrådsprotokollet angiven rullande materiel för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhopa 121 700 000 kronor, dels ock bemyndiga Kungl. Maj:t att lämna järnvägsstyrelsen vissa i statsrådsprotokollet angivna beställningsbemyndiganden.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett sammanlagt belopp av 64 320 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår under förevarande rubrik äskat anslag å tillhopa 121 700 000 kronor. Äskandena avse följande ändamål.

Anskaffning av lok och lokomotorer	48 800 000
Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar	17 050 000
Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar	11 350 000
Anskaffning av godsvagnar	36 500 000
Ombyggnad av rullande materiel	8 000 000
Summa kronor	121 700 000

Beträffande den närmare innebörden av järnvägsstyrelsens anslagsäskanden torde få hänvisas till propositionen (s. 70—76).

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag och under hänvisning till vad utskottet under punkten 15:o) anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må

I. för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag nämligen

- a) Anskaffning av lok och lokomotorer 48 800 000 kronor,
- b) Anskaffning av motorvagnar och rälsbussar 17 050 000 kronor,
- c) Anskaffning av person-, resgods- och postvagnar 11 350 000 kronor,
- d) Anskaffning av godsvagnar 36 500 000 kronor,
- e) Ombyggnad av rullande materiel .. 8 000 000 kronor.

II. bemyndiga Kungl. Maj:t medgiva att järnvägsstyrelsen må under de närmaste fem åren beställa högst 125 rälsbussar, 1 200 godsvagnar och 300 malmvagnar om året samt under de närmaste tre åren sammanlagt högst 30 sovvagnar i stålkonstruktion.

19:o) Sjöfartsmateriel. Kungl. Maj:t har (punkt 19, s. 77 och 78) föreslagit riksdagen att under rubriken Sjöfartsmateriel för budgetåret 1952/53 anvisa vissa i statsrådsprotokollet angivna investeringsanslag å tillhoppa 1 350 000 kronor.

Järnvägsstyrelsen har för nästa budgetår äskat 5 000 000 kronor till anskaffning av en ny tågfärja och 350 000 kronor till ombyggnad av sjöfartsmateriel.

Styrelsen erinrar, att de båda trelleborgsfärjorna »Drottning Victoria» och »Konung Gustav V» nu äro över 40 år gamla och att underhållskostnaderna äro relativt höga. Då färjorna äro koleldade ha bränslekostnaderna genom det senaste årets kraftigt stigande bränslepriser blivit mycket stora. Mest rationellt vore därför utan tvivel att ersätta de båda färjorna med ny materiel. En undersökning har visat, att man som alternativ härtill möjligen skulle kunna tänka sig att en genomgripande reparation kunde öka färjornas livslängd med cirka 10 år. Kostnaderna för en dylik genomgripande reparation ha preliminärt beräknats till cirka 2 000 000 kronor per färja. Denna kostnad skulle bestridas av driftmedel. Efter en dylik reparation skulle färjorna ändock i drifts- och underhållsavseende vara mycket dyrbara på grund av de höga bränslepriserna och den åldriga konstruktionen. Genom att vid den genomgripande reparationen jämväl installera oljeeldning skulle man vid nuvarande relationer mellan olja och kol kunna nedbringa driftkostnaderna med cirka 300 000 kronor per år.

Styrelsen anför vidare, att man med hänsyn till den relativt långa byggnadstid man nu torde få räkna med för en ny färja samt den korta återstående livslängd, som de båda färjorna skulle få även vid en genomgripande reparation av angivet slag, icke längre synes kunna uppskjuta att anskaffa en ny färja. Denna bör vara av tågfärjan »Starkes» storlek och i första hand avsedd för Trelleborgsleden. Färjan bör emellertid även lämpa sig för Malmöleden, där ett mycket starkt behov föreligger av en reservfärja för »Malmöhus», byggd för samma gångtid som denna. För att en dylik

färja skall kunna användas även å Malmöleden, måste dock vissa arbeten utföras i hamnarna i Malmö och Köpenhamn. Anskaffningskostnaden för en ny färja har preliminärt uppskattats till cirka 15 miljoner kronor. Vid en jämförelse mellan en koleddad och en dieselmotordriven färja av ifrågasvarande storlek beräknas dieseldriften vid 600 dubbelturer mellan Trelleborg och Sassnitz medföra en årlig bränslebesparing av cirka 1 000 000 kronor. En investering av 15 miljoner kronor förräntas sålunda väl genom de lägre driftkostnaderna för en dieseldriven färja. Om medel erhållas för beställning av färjan under budgetåret 1952/53, beräknas denna kunna levereras tidigast under år 1955.

Slutligen framhåller styrelsen, att det även vid nyanskaffning av en färja är erforderligt att grundligt upprusta en av de två gamla färjorna, så att denna kan hållas i trafik ytterligare tio år. Därvid bör fartyget utrustas för oljeeldning, vilket beräknas kosta 350 000 kronor, vilken kostnad dock blir nästan helt betald på ett år genom driftkostnadsbesparing.

Departementschefen har tillstyrkt ett investeringsanslag om 1 000 000 kronor till ny tåg färja och 350 000 kronor till ombyggnad av sjöfartsmateriel.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag och under hänvisning till vad utskottet under punkten 15:o) anfört får utskottet hemställa, att riksdagen må för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen:

- | | |
|--|------------------|
| a) Ny tåg färja | 1 000 000 kronor |
| b) Ombyggnad av sjöfartsmateriel | 350 000 kronor. |

20:o) **Biltrafik.** Kungl. Maj:t har (punkt 20, s. 78—80) föreslagit riksdagen att under rubriken Biltrafik för budgetåret 1952/53 anvisa vissa i statsrådsprotokollet angivna investeringsanslag å tillhoppa 14 500 000 kronor.

För innevarande budgetår ha under förevarande rubrik anvisats 200 000 kronor till garage- och verkstadsbyggnader, 9 800 000 kronor till anskaffning av bilmateriel och 2 000 000 kronor till förvärv av billinjer.

Vid utgången av budgetåret 1950/51 förelåg å anslaget till Garage- och verkstadsbyggnader en reservation om ca 1,8 miljon kronor. Å de två övriga anslagen fanns den 30 juni 1951 icke någon behållning.

Järnvägsstyrelsen har beträffande anslaget till Garage- och verkstadsbyggnader framhållit att den kraftiga utveckling, som statens järnvägars biltrafik undergått, har medfört ett alltmer stegrat behov av anläggningar för skötsel, underhåll och garagering av den till cirka 1 500 vägbussar och 200 lastbilar uppgående fordonsparken. För nästa budgetår har styrelsen till förevarande ändamål äskat 3 000 000 kronor.

I samband med sitt anslagsyrkande beträffande bilmateriel meddelar styrelsen, att under våren 1953 — den tidpunkt då de vägfordon, för vilka

medel nu äskas, beräknas vara leveransklara för insättande i trafik — ha icke mindre än 474 bussar, 83 lastbilar, 6 personbilar och 60 godssläpvnagnar av den nuvarande fordonsparken överskridit den ålder, då de med hänsyn till förslitning och otillfredsställande driftsekonomi normalt borde utrangeras och ersättas med modern och ur driftsynpunkt mera ändamålsenlig materiel.

Styrelsen meddelar vidare, att den nuvarande fordonsparken fördelar sig mycket ojämnt på olika åldersgrupper. Orsaken härtill är att endast ett ringa antal fordon anskaffades under krigsåren 1940—1945. Genom en väl avvägd framtida årlig anskaffning och under förutsättning att biltrafiken utvecklas på ett normalt sätt, kan en successiv utgallring av de överåriga fordonen göras inom loppet av fem år, utan att kravet på en någorlunda jämn anskaffning därför behöver eftersättas. Gjorda beräkningar ge nämligen vid handen, att fordonsparken för budgetåret 1952/53 och framdeles vid en årlig förnyelse med ca 140 vägbussar, 20 lastbilar, 2 personbilar och 25 godssläpvnagnar efter ca fem år får en någorlunda jämn ålderssammansättning. Under ännu ett antal år framåt skulle det sålunda bli nödvändigt att bibehålla i trafik överåriga, ur drift- och underhållssynpunkt oekonomiska fordon, men med hänsyn till dels angelägenheten att begränsa investeringarna, dels önskvärldheten av att uppnå en jämn årlig nyanskaffning anser sig styrelsen böra begränsa årsanskaffningen till nyssnämnda antal fordon, för vilket ändamål med nuvarande priser erfordras 10,5 miljoner kronor.

Slutligen meddelar styrelsen att för sådana angelägna förvärv av bilinjer, varom förhandlingar pågå och där en uppgörelse icke längre kan uppskjutas, erfordras minst 2 miljoner kronor för nästa budgetår.

Departementschefen har tillstyrkt 2 000 000 kronor till garage- och verkstadsbyggnader, 10 500 000 kronor till anskaffning av bilmateriel och 2 000 000 kronor till förvärv av billinjer.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft

dels två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herr *Petrén m. fl.* (I: 30) och den andra inom andra kammaren av fru *Sandström m. fl.* (II: 38), i vilka hemställts, att riksdagen måtte avslå Kungl. Maj:ts under förevarande punkt gjorda hemställan om anslag till förvärv av billinjer;

dels ock två likalydande motioner, väckta den ena inom första kammaren av herrar *Svärd* och *Bergh* (I: 258) och den andra inom andra kammaren av herr *Birke* och fröken *Wetterström* (II: 367), i vilka hemställts, såvitt nu är i fråga, att riksdagen måtte dels avslå Kungl. Maj:ts förslag om anslag å 2 000 000 kronor till förvärv av billinjer, dels till anskaffning av bilmateriel anvisa allenast 9 400 000 kronor, dels ock till garage- och verkstadsbyggnader åt statens järnvägar anvisa allenast 1 500 000 kronor.

Beträffande de skäl motionärerna anfört till stöd för sina yrkanden får utskottet hänvisa till motionerna II: 38 och I: 258.

Utskottet. Såsom av järnvägsstyrelsens petitaskrivelse framgår, fördelar sig statens järnvägars nuvarande motorfordonspark mycket ojämnt på olika åldersgrupper. Ett starkt behov av ersättningsanskaffningar föreligger därför, vilket icke utan bestämda olägenheter i bl. a. driftekonomiskt avseende kan ytterligare eftersättas. Lika uppenbart är att för fordonsparken erfordras en tidsenlig och tillräckligt omfattande garage- och verkstadsorganisation, därest underhållskostnaderna skola kunna hållas inom rimliga gränser. Med hänsyn härtill finner utskottet det icke tillrådligt att, såsom förordats i motionerna I: 258 och II: 367, reducera de av Kungl. Maj:t för nu berörda ändamål äskade anslagsbeloppen.

Lika litet kan utskottet tillstyrka de i såväl sistnämnda motioner som motionerna I: 30 och II: 38 framförda yrkandena om avslag på Kungl. Maj:ts hemställan om medel till förvärv av billinjer. Enligt utskottets mening måste den av statens järnvägar bedrivna biltrafikkörelsen betecknas som ett värdefullt komplement till den egentliga järnvägsdriften. Det framstår därför såsom fullt naturligt, att järnvägsstyrelsen söker samordna denna trafik på mest rationella sätt, vilket ofta blott är möjligt genom förvärv av angränsande privata linjer. Det är härvidlag närmast en fråga om rent praktiska överväganden och ingalunda, såsom motionärerna synas mena, ett uttryck för målmedveten monopolsträvan. I detta sammanhang torde särskilt böra uppmärksammas, att förevarande anslag förutsatts skola anvisas med oförändrat belopp trots den betydande höjning av den allmänna kostnadsnivån som inträtt. Utskottet vill slutligen erinra om att motioner av samma innebörd som de nu behandlade väckts såväl år 1950 som 1951 utan att dock vinna riksdagens bifall. De innevarande år motionsvis framförda synpunkterna på hithörande spörsmål äro, såvitt utskottet kan bedöma, näppeligen av den art att de kunna motivera ett annat ställningstagande från riksdagens sida.

Under återopande av nu anförda skäl hemställer utskottet,
att riksdagen må

I. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 258 och II: 367, i vad de avse förevarande anslag, till *Garage- och verkstadsbyggnader* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor;

II. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag samt med avslag å motionerna I: 258 och II: 367, i vad de avse förevarande anslag, till *Anskaffning av bilmateriel* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 10 500 000 kronor;

III. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag och med avslag å motionerna I: 30 och II: 38 samt I: 258 och II: 367, sistnämnda båda motioner i vad de avse förevarande anslag, till *Förvärv av billinjer* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 2 000 000 kronor.

21:o) **Inventarier m. m.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 21, s. 80), hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Inventarier m. m.* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 9 300 000 kronor.

22:o) **Statens järnvägars dispositionsanslag.** Kungl. Maj:t har (punkt 22, s. 81) föreslagit riksdagen att såsom Statens järnvägars dispositionsanslag för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 11 000 000 kronor.

Till förevarande ändamål har för innevarande budgetår anvisats ett belopp av 14 000 000 kronor. Tillgängliga medel beräknas vara helt förbrukade den 30 juni 1952.

Järnvägsstyrelsen erinrar, att dispositionsanslaget hittills har varit avsett att täcka, förutom kostnaderna för återställande av genom olyckshändelser skadade anläggningar och materiel, kostnader för dels oförutsedda brådskande arbeten och anskaffningar, dels en mångfald mindre arbeten. Med hänsyn till att man under de senare åren alltmer övergått från specificerade anslag till kollektivanslag å riksstaten, avses att i fortsättningen jämväl bestrida kostnaderna för dessa mindre, ej specificerade arbeten av respektive kollektivanslag i stället för av dispositionsanslaget. Detta senare anses därigenom kunna minskas från 14 000 000 kronor, som upptagits för de två senaste åren, till 11 000 000 kronor och innefattar således nu endast kostnader för olyckshändelser och för oförutsedda arbeten i övrigt.

Styrelsen hemställer, att 11 000 000 kronor anvisas för nästa budgetår.

Departementschefen har biträtt styrelsens förslag.

Utskottet. Med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag och under hänvisning till vad utskottet under punkten 15:o) anfört får utskottet hemställa, att riksdagen må såsom *Statens järnvägars dispositionsanslag* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 11 000 000 kronor.

Statens vattenfallsverk.

23:o) **Kraftbalansens utveckling.** I statsrådsprotokollet har (punkt 23, s. 82—95) lämnats en redogörelse för kraftbalansens utveckling.

Nederbörden har under budgetåret 1950/51 i genomsnitt för hela landet varit större än den normala, och framför allt ha landets sydligare delar fått betydande nederbördsöverskott. Därför har tillrinningen till sjöar och floder varit hög med undantag för Lule älvsområdet och vattentillgången vid kraftstationerna tillfredsställande. Trots den ännu rådande underutbyggnaden av vattenkraft har det således varit möjligt att täcka den starkt ökade belastningen med endast begränsad tillsats av värmekraft och även att

avsätta stora kraftbelopp för sekunda ändamål. Magasinsfyllningen, som inför hösten 1951 och vintern 1951/52 var god, framför allt i södra och mellersta Sverige, har emellertid minskat och kraftförsörjningsläget har blivit ansträngt.

Den totala belastningen exklusive den överskottskraft, som avsatts till elektriska ångpannor, har under budgetåret 1950/51 ökat med icke mindre än 735 miljoner kWh från år 1949/50. Härtill har bidragit dels att den befintliga produktionskapaciteten i landets industriella anläggningar utnyttjats till det yttersta under rådande högkonjunktur, dels att nya industriella anläggningar, som utgöra resultat av näringslivets efter kriget påbörjade expansion, ha satts i drift. Liksom under de senast föregående åren ha kraftbehoven icke kunnat täckas enbart med verkets egen vattenkraft, även om de erforderliga krafttillskotten varit mindre. I Västerås ångkraftverk ha således producerats endast 55 MkWh, och den från samkörande företag inköpta kraften har likaledes varit betydligt mindre än under de senaste åren. Den inköpta kraften har delvis utnyttjats under högbelastningstid för verkets obligatoriska kraftleveranser men även avsatts till elektriska ångpannor.

I följande tabell anges ökningen i belastningen, fördelad på olika användningsområden från budgetåret 1949/50 till 1950/51. För jämförelse angivas även motsvarande siffror för medelökningen under femårsperioden 1945/46—1950/51 och under tioårsperioden 1940/41—1950/51.

Konsumtionsgrupp	Ökning (+) eller minskning (—) per år MkWh		
	1949/50— 1950/51	5-årsperioden 1945/46— 1950/51	10-årsperioden 1940/41— 1950/51
a. Allmän distribution	+ 360	+ 240	+ 213
b. Reservkraft	— 29	+ 18	+ 23
c. Andelskraft	+ 27	+ 1	+ 13
d. SJ exkl. malmbanan	+ 86	+ 41	+ 56
e. Malmbanan och malmfälten	+ 35	+ 7	+ 3
f. Trä- och pappersindustri	+ 136	+ 47	+ 63
g. Elektrokemisk industri	+ 119	+ 53	+ 59
h. Skifferoljeverk	+ 1	—	—
Summa	+ 735	+ 407	+ 430

Vattenfallsstyrelsen har i skrivelse den 24 september 1951 erinrat, att belastningen i hela landet under budgetåret 1950/51 ökat med icke mindre än 1 800 MkWh. För att undersöka, om den senaste tidens höga utvecklingstakt kommer att bestå, har centrala driftledningen nyligen genomfört en ny belastningsundersökning, baserad på en detaljerad genomgång av de framtida kraftbehoven inom de tre stora förbrukningsgrupperna industri, samfärdsl och detaljförbrukning. Undersökningen har genomförts i intimt samarbete med industriföretag, branschorganisationerna inom olika industriområden, centrala utredningsorgan samt sådana företag, vilka genom

tillverkning av förbrukningsapparater bidra till en fortsatt ökning av kraftkonsumtionen. Utredningsresultatet är i korthet följande.

För industriens del torde nu pågående stora utbyggnader av järnverken jämte följdverkningar härav inom övriga industrigrupper tillsammans med en fortsatt expansion av verkstadsindustrien medföra stark ökning av kraftbehoven bland de industrier, vilka hänföras till den ur kraftsynpunkt tungt vägande gruppen malmbrytning och metallindustri. Inom den kemisk-tekniska industrien får den starka expansion, som karakteriserat de senaste 15 åren, antagas fortsätta, ehuru troligen i något långsammare takt än hittills. Massaindustrien får antagas trots begränsade råvarutillgångar kräva relativt stora ökningar i krafttillgång, i huvudsak beroende på ökad förädling av råvaran. Även inom gruppen jord- och stenindustri får för de närmaste åren förutsättas en stark expansion, medan för övriga industrigrupper, som huvudsakligen leverera till hemmamarknaden, kan antagas en något långsammare utveckling än för de förutnämnda, ur kraftsynpunkt mera vägande grupperna. Slutresultatet av undersökningarna för industriens del är, att den exponentiella stegring av kraftbehoven om cirka 5,5 procent per år, vilken karakteriserat utvecklingen sedan 1920-talet, i stort sett torde komma att fortsätta under första hälften av 1950-talet.

För samfärdselns del utgöra de statliga järnvägarna den helt dominerande kraftförbrukaren. Enligt uppgifter, vilka lämnats av järnvägsstyrelsen, bör man för denna förbrukningsgrupp kunna förutse en ökning av kraftkonsumtionen med cirka 50 MkWh per år under början av 1950-talet. Såsom bakgrund till denna siffra ligger en uppskattad ökning av persontrafiken med 1 å 2 procent per år och av godstrafiken med cirka 3 å 4 procent per år. Dessutom förutsätts vissa nyelektrifieringar samt ökade malmtransporter bidra till belastningsökningen.

Utvecklingen inom detaljförbrukningen är mera svårbedömbär än inom grupperna industri och samfärdse, främst av det skälet, att man på grund av det stora antalet konsumenter icke har möjlighet att i detalj analysera de enskilda förbrukningsobjekten. Undersökningen har därför baserats på prognoser angående den framtida tillverkningen av kraftkonsumerande hushållsapparater samt på försök att bedöma, huruvida på detta område nya användningar för elkraften kunna förväntas inom den närmaste tiden. Hänsyn har härvid fått tagas till sådana svårbedömbära faktorer som allmänhetens köpkraft, kraftprisernas relation till priserna på bränslen m. m. Med vissa sannolika förutsättningar i dessa hänseenden konstateras, att utrymme föreligger för en fortsatt stark stegring av kraftbehoven inom detaljförbrukningen i ungefär samma takt som under de senast gångna åren, det vill säga med cirka 10 procent per år.

Såsom en slutsats av undersökningarna fastslås, uttalar vattenfallsstyrelsen, att den sannolika årliga belastningsökningen i hela landet för de närmaste fem åren kan uppskattas till cirka 1 200 MkWh per år. Den cirka 50 procent större belastningsökningen under budgetåret 1950/51 torde få anses delvis vara av tillfällig natur i så måtto, att lika stora årliga ökningar icke behöva förväntas i fortsättningen. Däremot torde den övernormala ökningen i stort sett innebära en definitiv höjning av belastningsnivån, särskilt i den mån orsaken var förutnämnda förhållandevis stora idrifttagande av nya industrianläggningar, vilket måste beaktas vid fastläggandet av utgångspunkt för nya belastningsprognoser.

Enligt gjorda uppskattningar torde ungefär hälften av landets belastningsökning komma på de områden, vilka försörjas genom statens vattensfallsverk. Med utgångspunkt från centrala driftledningens prognos skulle således den sannolika belastningsökningen inom dessa områden bli cirka 600 MkWh per år under de närmaste fem åren.

Vattensfallsstyrelsen erinrar vidare, hurusom styrelsen för tre år sedan, alltså år 1948, behandlat utbyggnadsprogrammet under intryck av centrala driftledningens då genomförda »maximiprognos», vilken för styrelsens del utvisade en årlig ökning av kraftbehoven med 600 MkWh per år, alltså lika mycket som nu föreliggande prognos. Under de följande två åren har till grund för anslagsberäkningen legat en prognossiffra av 500 MkWh per år, vilken framkom av en år 1949 av centrala driftledningen genomförd undersökning, inriktad på den sannolika belastningsökningen men också avseende endast en rätt begränsad tid framåt. Det är i och för sig förklarligt, att prognossiffror av ifrågavarande slag variera år från år, ty dels kunna de reella förutsättningarna för belastningsutvecklingen, såsom industriens expansions- och rationaliseringsplaner, undergå rätt snabba förskjutningar, dels måste den i verkligheten skedda utvecklingen fram till beräkningstillfället utöva inflytande. När vattensfallsstyrelsen nu anser, att utbyggnadsplanerna böra baseras på 600 MkWh årlig ökning, är detta i viss mån influerat av den stora uppgången av belastningsnivån under det senaste budgetåret. Väsentligast är emellertid resultatet av centrala driftledningens senaste undersökning, eftersom denna enligt styrelsens uppfattning verkstälts på grundval av så reella förutsättningar, som över huvud taget stå till buds. Att märka är, att den därvid framkomna belastningsökningen motsvarar 6 à 7 procents årligt tillskott. Den anger därmed blott fortsättningen av ett förlopp, som med endast obetydliga avvikelser pågått sedan början av 1900-talet, och några skäl för att nämnda förlopp skulle just nu stanna eller avsakta föreliggande näppeligen. Om en i stort sett konstant procentuell stegring föreligger, men man för enkelhets skull räknar med årligen lika tillskottsbelopp i prognoser för begränsad tid framåt, måste ifrågavarande årsbelopp då och då stiga.

De varierande utgångspunkterna i fråga om belastningsutvecklingen ha icke påverkat det aktuella programmet för krafttillskott fram till ungefär år 1955, då detta är inriktat på så omfattande utbyggnader, som tillgängliga resurser medgiva, för att tidigare eftersläpning skall inhämtas och den behövligen marginalen mellan vattenkrafttillgång och belastning om möjligt skall åstadkommas. Vad sedan planerna för tiden efter 1955 beträffar, inverkar höjningen av prognossiffran något men tills vidare knappast i större omfattning än den redan genom belastningsuppgången under förra budgetåret faktiskt inträdda förskjutningen av utgångsläget. Denna förskjutning måste till den del den blir permanent, förr eller senare föranleda tillskapandet av motsvarande kraftresurser.

Av de angivna utgångspunkterna följer, att styrelsens pågående utbyggnader böra fullföljas programenligt, och styrelsen hoppas, att detta skall

visa sig möjligt trots en del på senare tid uppträdande svårigheter i fråga om materialförsörjning och tillgång på arbetskraft. Programlig utveckling innebär, att ångkraftverket i Västerås redan hösten 1951 utökas med ett maskinaggregat och en ångpanna och att kraftstationen vid Harsprånget blir helt färdigställd under innevarande budgetår i och med att dess tredje aggregat togs i drift omkring den 1 april 1952. Under våren och sommaren 1952 skola dessutom de tredje maskinaggregaten i Stadsforsen och Hölleforsen tillkomma. Under år 1953 beräknas de två första aggregaten i Kilforsen bli tagna i drift, medan det tredje aggregatet blir klart våren 1954. Under sommaren och hösten 1954 komma därefter enligt planerna de båda aggregaten i kraftstationen vid Liggaforsen. Beträffande utbyggnaden av Bergeforsen, som därefter skall lämna tillskott, gäller i nuvarande läge efter vattenöverdomstolens utslag i slutet av juni 1951, att om Kungl. Maj:ts tillstånd erhålles under hösten 1951, byggnadsarbetena kunna igångsättas för fullt under vintern, varvid stationen beräknas bli driftfärdig med åtminstone två aggregat under år 1955. De i det följande avhandlade kompletteringarna av utbyggnadsprogrammet och därav följande anslagsbehov ha baserats på att så blir fallet.

Om de nuvarande utbyggnaderna bli genomförda på angivet sätt, kommer styrelsens tillgång på vattenkraft vid normala vattenförhållanden att utgöra 10 800 MkWh under budgetåret 1955/56. Med den förut angivna förutsättningen i fråga om kraftförbrukningens ökning — 600 MkWh per år i genomsnitt under de närmaste fem åren — blir belastningen inom statsblocket 10 500 MkWh under budgetåret 1955/56. Normalårstillgången av vattenkraft beräknas sålunda detta år bli 3 procent större än belastningen. Styrelsen har redan tidigare framhållit, att det för att säkerställa krafttillgången under torrår är nödvändigt, att marginalen i vattenkraft under normalår uppgår till åtminstone 10 procent, vilket dessutom är fördelaktigt av rent ekonomiska skäl. De på senare tid kraftigt ökade bränsleprisen tala närmast för en ytterligare höjning av denna marginal.

De undersökningar, vilkas resultat redovisats i det föregående, leda till att visst krafttillskott, utöver vad redan beslutade utbyggnader giva, är erforderligt under budgetåret 1955/56 och att detsamma givetvis gäller även för budgetåret 1956/57. Med hänsyn till byggnadstider och leveranstiderna för de stora kraftmaskinerna erfordras beslut och anslagsanvisning av 1952 års riksdag.

Styrelsen har funnit, att de åtgärder, som närmast böra komma i fråga för åstadkommande av ytterligare krafttillskott under budgetåret 1955/56, äro utbyggnad av en ny kraftstation vid Näverede i Indalsälven och insättning av ett tredje aggregat i Midskogs kraftstation i samma älv. Att dessa utbyggnadsåtgärder äro särskilt lämpliga sammanhänger med att de avse den redan väl årsreglerade Indalsälven och att goda möjligheter till korttidsreglering föreligga, vilket senare speciellt gäller för hela kraftstationskomplexet Midskog, Näverede och Stugun. Vidare utgör Näveredestationen ett steg mot sådan slututbyggnad av vattendraget med fullständig avtrapp-

ning av detsamma, som ur åtskilliga synpunkter är fördelaktig, och läget i Indalsälven intill en transformeringspunkt — Midskog — på stamlinjenätet för 380 kV är för närvarande det gynnsammaste möjliga med hänsyn till kostnaderna för kraftens överföring. Slutligen äro de nämnda åtgärderna lämpliga med hänsyn till verkets byggnadsorganisation och befintlig byggnadsmaskinutrustning. Genom utbyggnaden av Näverede och det tredje aggregatet i Midskog erhålles ett tillskott i genomsnittlig produktionsförmåga av cirka 400 MkWh per år. Om beslut fattas om dessa åtgärder vid 1952 års riksdag, torde det vara möjligt att i stort sett slutföra dem under budgetåret 1955/56.

För idrifttagande under budgetåret 1956/57 äro de lämpligaste projekten utbyggnad av Stuguforsen i Indalsälven — för denna station gälla samma förutsättningar som för Näveredeanläggningen — och utbyggnad av fallkomplexet Gårele-, Lasele- och Holaforsarna i Ångermanälvens huvudgren närmast ovanför sammanflödet med Fjällsjöälven. Den kraftstation, som skall utnyttja detta forskomplex, benämnes i det följande Lasele. Ur Stugun kan utvinnas cirka 180 MkWh per år och ur Lasele cirka 600 MkWh per år, av vilka dock omkring 150 MkWh per år bortgå såsom andelskraft till privata delägare i fallen. Stugun kan byggas i direkt anslutning till arbetena vid Näverede och Midskog och med användning av samma byggnadsorganisation. Med hänsyn till avsedd tidpunkt för idrifttagandet erfordras för maskinbeställningar och några andra förberedelser anslag redan under budgetåret 1952/53. Vid utbyggnaden av Lasele kan den byggnadsorganisation användas, som för närvarande har hand om Kilforsbygget. Byggnadsarbeten i större utsträckning torde icke behöva påbörjas förrän under år 1953. Med hänsyn till önskvärldheten att undvika treskiftsarbete vid sprängningarna måste emellertid förberedelser för dem göras redan under hösten 1952, då även de större maskinerna böra beställas. För dessa åtgärder och för påbörjandet i övrigt under våren 1953 erfordras anslag för budgetåret 1952/53.

Det skildrade utbyggnadsprogrammet innebär en ökning av vattenkrafttillgången med i genomsnitt 600 MkWh per år under de båda budgetåren 1955/56 och 1956/57. Som jämförelse må nämnas, att ökningen under de fyra budgetåren dessförinnan, alltså budgetåren 1951/52—1954/55, kommer att motsvara i genomsnitt cirka 800 MkWh per år. Den normala årstillgången av vattenkraft inom statsblocket blir 11 100 MkWh under budgetåret 1955/56 och 11 700 MkWh under budgetåret 1956/57. Marginalen här emellan och belastningen uppgår då vid den förutsatta belastningsutvecklingen till 6 respektive 5 procent. Såsom redan framhållits, är denna marginal icke fullt tillräcklig, men vattenfallsstyrelsen har i nuvarande läge icke ansett sig böra föreslå utbyggnad av ytterligare anläggningar.

På grundval av dessa överväganden har vattenfallsstyrelsen framlagt sina anslagsäskanden å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår samt å riksstaten för nästa budgetår. En sammanställning av de för budgetåren 1950/51 och 1951/52 anvisade samt å tilläggsstat till riksstaten för

sistnämnda budgetår och å riksstaten för budgetåret 1952/53 äskade anslagen under statens vattenfallsverks fond visar följande siffror.

	1950/51	1951/52	1952/53
	tusental kronor		
Vatten- och ångkraftverk samt regleringsarbeten i egen regi	82 900	68 100	116 100
		31 300 ¹	
Distributionsanläggningar	62 500	62 000	120 000
		40 000 ¹	
Övrigt	6 000	4 000	4 500
	<hr/>		
Summa	151 400	205 400	240 600

I summan för budgetåret 1950/51 ha ej inräknats dels ett anslag till lagringsanordning och dels ett anslag till kraftöverföring från Norge till Danmark.

Härjämte hemställer vattenfallsstyrelsen om medgivande att öka sin rörliga kredit hos riksgäldskontoret från 45 till 60 miljoner kronor, alternativt om anvisande å tilläggsstat av ett investeringsanslag till inventarier m. m.

Vid senaste budgetårsskiftet uppgingo anslagsreservationerna till 37,7 miljoner kronor. Under förutsättning att de av vattenfallsstyrelsen begärda anslagen på tilläggsstat bli anvisade, beräknas reservationerna vid innevarande budgetårs slut till ungefär 20 000 000 kronor. Totalinvesteringen under budgetåret 1951/52 skulle sålunda bli, de på tilläggsstat äskade anslagen medräknade men exklusive investering för kraftöverföring från Norge till Danmark, (37,7 + 205,4 — 20,0) 223,1 miljoner kronor. Styrelsen anholder därför, att gränsen för styrelsens totalinvestering under budgetåret 1951/52 höjes till 225 000 000 kronor. Under budgetåret 1952/53 beräknas totalinvesteringen uppgå till ungefär 245 000 000 kronor.

Över vattenfallsstyrelsens framställning ha utlåtanden avgivits av *arbetsmarknadsstyrelsen* samt *statens handels- och industrikommission* (s. 89—92).

Departementschefen har anfört följande.

Den svenska kraftindustrin är för närvarande utbyggd för en produktion av nära 19 miljarder kWh vattenkraft per år under normalår. Av detta kraftbelopp falla drygt 8 miljarder kWh på statens vattenfallsverk och ca 10,5 miljarder kWh på enskilda och kommunala företag. Förbrukningen synes dock alltjämt ligga något högre än tillgången och skillnaden får alltså täckas med ångkraft.

Under de närmaste fyra åren torde kraftproduktionen efter det redan beslutade utbyggnader färdigställt komma att öka med i genomsnitt ca 1,5 miljard kWh per år. Under år 1955 skulle, om de uppgjorda utbyggnadsplanerna kunna fullföljas, kraftproduktionen komma att stiga till omkring 24 miljarder kWh under normalår. Därvid förutsättes att Bergeforsens kraftstation, till vars byggande Kungl. Maj:t den 16 november 1951 beviljat tillstånd, kommer att kunna tagas i drift under 1955.

¹ Äskat å tilläggsstat.

Till grund för bedömningen av kraftefterfrågans utveckling har under de senaste åren legat en inom centrala driftledningen år 1949 upprättad prognos för tiden fram till år 1952. Enligt denna prognos skulle belastningen sannolikt öka med ca 1 miljard kWh per år. I verkligheten har emellertid belastningen ökat mera, för budgetåret 1950/51 med ca 1,8 miljard kWh. Under 1951 har centrala driftledningen upprättat en ny prognos för de närmaste fem åren och därvid kommit fram till en sannolik ökning av 1,2 miljard kWh per år. Utgår man från att belastningsökningen kommer att utveckla sig på sist angivet sätt, skulle under de närmaste åren en förbättring av kraftbalansen inträda så att redan vid årsskiftet 1952—53 krafttillgången skulle ungefär motsvara kraftefterfrågan. Under 1955 skulle krafttillgången komma att överstiga efterfrågan med ca 1 miljard kWh.

Härigenom skulle en viss torrårsreserv ha tillskapats. Denna anses emellertid vara alltför liten i förhållande till behovet, som bedömes normalt bära utgöra ca 10 % av produktionen eller år 1955 ca 2,5 miljarder kWh. Om vidare kraftefterfrågan beräknas stiga med 1,2 miljard kWh per år, skulle denna reserv mycket snart vara konsumerad, om icke nya kraftstationer utbyggas såväl inom den statliga som inom den enskilda och kommunala kraftindustrin. Med hänsyn till de i allmänhet mycket långa anläggnings-tiderna måste vissa beslut härom fattas redan under det närmaste året.

För statens vattenfallsverk, som svarar för ungefär halva produktionsökningen, innebär det sagda för det första att pågående arbeten måste fullföljas. Genom inträdda prisstegringar ha de av 1951 års riksdag anvisade anslagen till kraftstationer m. m. delvis blivit otillräckliga för att arbetena skola kunna bedrivas i avsedd takt. På grund härav erfordras följande anslag på tilläggsstat för budgetåret 1951/52, nämligen till Kraftstation vid Jössforsen 500 000 kronor, till Utbyggnad av Västerås ångkraftstation 4 000 000 kronor, till Kraftstation vid Hölleforsen 2 900 000 kronor, till Ett tredje maskinaggregat i Stadsforsens kraftstation 400 000 kronor, till Kraftstation vid Kilforsen 8 000 000 kronor, till Kraftstation vid Harsprånget 10 500 000 kronor samt till Kraftstation vid Liggaforsen 5 000 000 kronor. Jag hemställer i annat sammanhang om anvisande av nämnda anslag.

För nästa budgetår erfordras följande anslag till fullföljande av pågående kraftstationsbyggnader, nämligen till Utbyggnad av Västerås ångkraftstation 3 000 000 kronor, till Kraftstation vid Hölleforsen 1 100 000 kronor, till Ett tredje maskinaggregat i Stadsforsens kraftstation 1 000 000 kronor, till Kraftstation vid Kilforsen 32 000 000 kronor, till Ny trefasgenerator i Porjus kraftstation 700 000 kronor, till Kraftstation vid Harsprånget 300 000 kronor samt till Kraftstation vid Liggaforsen 21 000 000 kronor.

För utbyggnaden av Bergeforsen beräknas statens andel av kostnaderna nästa budgetår till 11 400 000 kronor. Detta belopp bör anvisas såsom lån till Bergeforsens kraftaktiebolag. Under nästa punkt hemställer jag om anvisande av ifrågavarande anslag.

Vid bifall till här framlagda förslag beräknar vattenfallsstyrelsen, att kraftbalansen 1955/56 inom styrelsens avsättningsområde kommer att visa en krafttillgång på 10 800 MkWh och en kraftförbrukning av 10 500 MkWh per år och att sålunda en torrårsreserv på 300 MkWh skulle föreligga. Denna utgör dock allenast 3 % av produktionen. Eftersom efterfrågan beräknas öka med 600 MkWh per år, erfordras redan under 1955/56 nya krafttillskott. Styrelsen föreslår, att beslut nu fattas om utbyggnad av en kraftstation vid Näverede i Indalsälven och om insättande av ett tredje aggregat i Midskogs kraftstation. Produktionstillskottet genom dessa åtgärder beräknas till ca 400 MkWh per år. Vidare föreslår styrelsen, att Gårele-, Lasele- och Holaforsarna i Ångermanälven samt Sluguforsen i Indalsälven utbyggas så att kraftstationer där kunna tagas i drift under 1956/57. Krafttill-

skottet genom dessa utbyggnader beräknas för vattenfallsverkets del till drygt 600 MkWh per år. Totalkostnaderna för utbyggnaderna i Indalsälven beräknas till 100 000 000 kronor och för utbyggnaderna i Ångermanälven till 85 000 000 kronor, av vilka belopp under nästa budgetår erfordras 21 000 000 kronor för de förra och 11 000 000 kronor för de senare anläggningarna. Jag tillstyrker vattenfallsstyrelsens förslag och förordar, att nämnda belopp anvisas under rubrikerna Kraftstationer i Indalsälven mellan Litsalet och Gesunden respektive Kraftstation vid Lasele. Om riksdagen ej har något att erinra däremot, torde det få ankomma på Kungl. Maj:t att i enlighet med vattenfallsstyrelsens förslag till förstnämnda anslag överföra outnyttjad behållning å det av riksdagen för budgetåret 1944/45 till Kraftstation i Midskogsforsen anvisade anslaget, vilket, om de nu föreslagna utbyggnaderna beslutas, icke erfordras för de ursprungligen avsedda rensningsåtgärderna utan i stället bör användas för de nya anläggningarna. Vattenfallsstyrelsen beräknar, att kraftbalansen för 1956/57 inom styrelsens område efter genomförandet av dessa åtgärder skall bli ytterligare något förbättrad samt att torrårsreserven skulle stiga till ca 5 % av produktionen.

Vattenfallsstyrelsens förslag i fråga om deltagande i regleringsföretag föranleder ej erinran från min sida. Jag tillstyrker alltså, att anslag för nästa budgetår anvisas till Reglering av sjöar inom Dalälvens flodområde med 600 000 kronor och till Regleringsåtgärder i Ångermanälvens flodområde med 13 000 000 kronor samt att vattenfallsstyrelsen medges att deltaga i reglering av Hedesundafjärden. Hemställen härom göres under punkten 25.

Det av statsmakterna redan beslutade programmet för utbyggnad av kraftverk samt i det föregående föreslagna utvidgningar av detta program kräva motsvarande åtgärder i fråga om distributionsanläggningarna. På grund av prisstegringar komma de av 1951 års riksdag anvisade anslagen för ändamålet att bli otillräckliga. Det har därjämte visat sig, att bl. a. en ny 380 kV stamlinje från Hallsberg till Sydsverige behövs påbörjas redan innevarande budgetår. Totalkostnaden för denna stamlinje har beräknats till 107 000 000 kronor, varav 20 500 000 kronor erfordras under budgetåret. Vattenfallsstyrelsen har på grund av nu nämnda omständigheter äskat ett tilläggsanslag på 40 000 000 kronor till distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk. Jag tillstyrker vattenfallsstyrelsens förslag och hemställer i annat sammanhang om anvisande av nämnda belopp.

Bland de större nya objekt, som ingå i vattenfallsstyrelsens förslag för utbyggnad av distributionsnätet nästa budgetår, märkes en tredje 380 kV stamlinje från Norrland till Mellansverige. Kostnaderna för denna stamlinje beräknas till 100 000 000 kronor, varav 7 500 000 kronor belöpa på budgetåret. Vattenfallsstyrelsens sammanlagda anslagsbehov för distributionsanläggningar för nästa budgetår uppgår till 120 000 000 kronor. Jag tillstyrker vattenfallsstyrelsens förslag och hemställer under punkten 26 om anvisande av sistnämnda belopp.

Utskottet. För innevarande budgetår ha under vattenfallsverkets fond anvisats investeringsanslag å tillhoppa 134,1 miljoner kronor, varmed avsetts att möjliggöra en till 140 miljoner kronor maximerad investeringsverksamhet. På grund av det förändrade kostnadsläget har emellertid förenämnda anslagsbelopp numera blivit otillräckligt. Härtill kommer att den eftersläpning av vattenfallsverkets investeringar som uppstod under sistförflutna budgetår ansetts böra om möjligt inhämtas redan under nu löpande budgetår. Vissa distributionsföretag, till vilka hänsyn icke tagits i 1951 års statsverksproposition, ha därjämte aktualiserats. På grund av berörda omstän-

digheter har vattenfallsstyrelsen funnit erforderligt, att maximiramen för verkets investeringsverksamhet innevarande budgetår höjes till 225 miljoner kronor. I anslutning härtill har Kungl. Maj:t, med godtagande av styrelsens beräkningar, gjort framställning om tilläggsstatsanslag å ytterligare 71,3 miljoner kronor, varav 31,3 miljoner kronor avse kraftstationer m. m. och 40,0 miljoner kronor distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten. I särskilt utlåtande denna dag kommer utskottet att tillstyrka, att ifrågakvarande anslag anvisas.

Därest den av statsmakterna redan beslutade kraftstationsutbyggnaden skall kunna programenligt fortgå under nästa budgetår, erfordras för detta ändamål investeringsanslag å tillhoppa 70,5 miljoner kronor, häri inbegripet statens andel av kostnaderna för anläggningen vid Bergeforsen. Utskottet har intet att erinra mot att nämnda belopp, med i statsverkspropositionen närmare angiven fördelning på olika anslag, anvisas för nästa budgetår.

Såsom departementschefen framhållit skulle vid bifall till Kungl. Maj:ts ifrågakvarande förslag kraftbalansen 1955/56 inom vattenfallsstyrelsens avsättningsområde komma att visa en krafttillgång på 10 800 MkWh och en kraftförbrukning av 10 500 MkWh, varigenom skulle föreligga en torrårsreserv på 300 MkWh, motsvarande ca 3 procent av produktionen. En marginal av åtminstone 10 procent anses emellertid vara önskvärd. Härtill kommer att de förutsättningar som ligga till grund för det nuvarande programmet för utbyggnaden av vattenkraften förändrats. Under senare år har som bekant räknats med att kraftefterfrågan inom hela landet skulle öka med ca 1 000 MkWh/år. I samband med behandlingen av vattenfallsstyrelsens anslagsäskanden för innevarande budgetår fäste emellertid utskottet uppmärksamheten på att kraftförbrukningen under kalenderåret 1950 ökat med icke mindre än 60 procent utöver förenämnda nivå. Nu föreliggande siffror ge vid handen, att belastningsstegringen under sistförflutna budgetår uppgått till ca 1 800 MkWh. Av statsverkspropositionen framgår vidare, att centrala driftledningen år 1951 upprättat en ny prognos över kraftefterfrågans utveckling för de närmaste fem åren och därvid kommit fram till en sannolik ökning av 1 200 MkWh/år. Enligt hittills tillämpade fördelningsgrunder skulle härav ungefär hälften falla på statens vattenfallsverks avsättningsområde.

Med hänsyn till nu berörda förhållanden erfordras redan under 1955/56 nya krafttillskott. Vattenfallsstyrelsen har därför föreslagit, att beslut nu fattas om viss ytterligare utbyggnad av vattenkraften i Indals- och Ångermanälvarna, varigenom kraftbalansen för 1956/57 inom styrelsens område skulle något förbättras och torrårsreserven stiga till ca 5 procent av produktionen. De ifrågakvarande projekten ha kostnadsberäknats till sammanlagt 185 miljoner kronor. För nästa budgetår uppgår härav föranledda anslagsbehov till inalles 32 miljoner kronor, varav 21 miljoner kronor avse anläggningarna i Indalsälven och 11 miljoner kronor anläggningarna i Ångermanälven. I likhet med departementschefen tillstyrker utskottet att nämnda belopp anvisas. Utskottet har heller intet att erinra mot av Kungl. Maj:t i förevarande sammanhang föreslagen omdisponering av vissa medel.

Enligt vattenfallsstyrelsens av departementschefen godtagna beräkningar skulle vidare för nästa budgetår erfordras ett sammanlagt belopp av 13,6 miljoner kronor till vissa regleringsföretag samt inalles 120 miljoner kronor till distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten. Utskottet biträder Kungl. Maj:ts förslag jämväl i nu angivna delar, innefattande begärt medgivande för vattenfallsstyrelsen att delta i reglering av Hedesundafjärden.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till kända vad utskottet ovan anfört.

24:o) Kraftstationer m. m. Kungl. Maj:t har (punkt 24, s. 95—104) föreslagit riksdagen att till vissa i statsrådsprotokollet angivna kraftstationer m. m. för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 102 500 000 kronor.

Vattenfallsstyrelsens investeringsprogram för kraftstationer m. m. upptar för budgetåret 1952/53 följande företag.

	Beräknad kostnad	Tidigare anvisat	Åskade anslag 1952/53
	tusental kronor		
Kraftstation vid Jösseforsen	5 400	4 900	—
		+ 500 ¹	
Utbyggnad av Västerås ångkraftstation ..	22 500	15 000 ²	3 000
		+ 4 000 ¹	
Kraftstation vid Hölleforsen	53 000	49 000	1 100
		+ 2 900 ¹	
Ett tredje maskinaggregat i Stadsforsens kraftstation	10 000	8 600	1 000
		+ 400 ¹	
Lån till Bergeforsens kraftaktiebolag....	(24 000) ⁴	9 240	11 400
Kraftstationer i Indalsälven mellan Litsalet och Gesunden	100 000	—	21 000
Kraftstation vid Kilforsen	125 000	74 000	32 000
		+ 8 000 ¹	
Kraftstation vid Lasele	85 000	—	11 000
Ny trefasgenerator i Porjus kraftstation..	1 200	500	700
Kraftstation vid Harsprånget	123 000	112 200 ³	300
		+ 10 500 ¹	
Kraftstation vid Liggaforsen	78 000	24 500	21 000
		+ 5 000 ¹	
		Summa 102 500	

¹ Åskat på tilläggsstat för budgetåret 1951/52.

² Inklusive 700 000 kronor ur dispositionsanslaget.

³ " " 400 000 " " äldre anslag.

⁴ Uppdelningen av styrelsens delkostnad på aktieteckning och lån är obestämd.

Beträffande den närmare motiveringen för medelsäskandena hänvisas till propositionen (s. 96—104).

Departementschefen har tillstyrkt vattenfallsstyrelsens förslag.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under föregående punkt anfört får utskottet hemställa,

att riksdagen må för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

- | | |
|---|--------------------|
| a) <i>Utbyggnad av Västerås ångkraftstation</i> | 3 000 000 kronor, |
| b) <i>Kraftstation vid Hölleforsen</i> | 1 100 000 kronor, |
| c) <i>Ett tredje maskinaggregat i Stadsforsens kraftstation</i> | 1 000 000 kronor, |
| d) <i>Lån till Bergeforsens kraftaktiebolag</i> | 11 400 000 kronor, |
| e) <i>Kraftstationer i Indalsälven mellan Litselet och Gesunden</i> | 21 000 000 kronor, |
| f) <i>Kraftstation vid Kilforsen</i> | 32 000 000 kronor, |
| g) <i>Kraftstation vid Lasele</i> | 11 000 000 kronor, |
| h) <i>Ny trefasgenerator i Porjus kraftstation</i> | 700 000 kronor, |
| i) <i>Kraftstation vid Harsprånget</i> | 300 000 kronor, |
| j) <i>Kraftstation vid Liggaforsen</i> | 21 000 000 kronor. |

25:o) *Regleringsföretag*. Kungl. Maj:t har (punkt 25, s. 105—107) föreslagit riksdagen att dels till vissa i statsrådsprotokollet angivna regleringsföretag för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 13 600 000 kronor, dels medgiva vattenfallsstyrelsen att delta i viss vattenreglering.

Vattenfallsstyrelsens anslagsbehov för nästa budgetår till regleringsföretag avser följande företag:

	Tidigare anvisat	Äskat anslag 1952/53
	tusental kronor	
Reglering av sjöar inom Dalälvens flodområde	500 ¹	600
Regleringsåtgärder i Ångermanälvens flodområde . .	52 500	13 000
	Summa 13 600	

Beträffande den närmare motiveringen för styrelsens äskanden får utskottet hänvisa till propositionen (s. 105—107).

Departementschefen har tillstyrkt vattenfallsstyrelsens förslag.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under punkten 23:o) anfört får utskottet hemställa,

¹ Avser endast Siljans utvidgade reglering.

att riksdagen må

I. för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

- a) *Reglering av sjöar inom Dalälvens flodområde* 600 000 kronor,
 b) *Regleringsåtgärder i Ångermanälvens flodområde* 13 000 000 kronor;

II. medgiva vattenfallsstyrelsen att delta i reglering av Hedesundafjärden.

26:o) Distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk. Kungl. Maj:t har (punkt 26, s. 107—110) föreslagit riksdagen att till Distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 120 000 000 kronor.

För ifrågavarande ändamål ha för budgetåret 1951/52 anvisats 62 000 000 kronor.

Vattenfallsstyrelsen erinrar om att den totalt medgivna investeringen för distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk den 30 juni 1951 utgjorde 557 227 053 kronor. Ändringen under det senast förflutna budgetåret redovisas på följande sätt:

	Kronor
Investeringsrätt den 30 juni 1950	497 013 209
För budgetåret 1950/51 anvisat anslag	62 500 000
	Summa kronor 559 513 209

Avgår netto till följd av omföringar mellan anslag, försäljningar och ned- resp. uppskrivning mot värdeminskningsskonto..	— 2 286 156
	557 227 053

I anslutning härtill anför vattenfallsstyrelsen följande.

Den 30 juni 1951 hade 559 505 975 kronor tagits i anspråk, varför investeringsrätten överskreds med 2 278 922 kronor. Detta överskridande har tackts medelst ett temporärt tillskott av 3 000 000 kronor ur statens vattenfallsverks dispositionsanslag. För budgetåret 1951/52 har riksdagen anvisat 62 000 000 kronor, varför under detta budgetår ett sammanlagt belopp av 59 721 078 kronor står till förfogande.

Beträffande den närmare innebörden av styrelsens förslag får utskottet hänvisa till propositionen (s. 108—110).

Departementschefen har tillstyrkt vattenfallsstyrelsens förslag.

Utskottet. Under hänvisning till vad utskottet under punkten 23:o) anförte får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Distributionsanläggningar och därmed sammanhängande arbeten vid statens kraftverk* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 120 000 000 kronor.

27:o) *Diverse anslag*. Kungl. Maj:t har (punkt 27, s. 110—112) föreslagit riksdagen att för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 19 500 000 kronor.

Under denna punkt ha sammanförts vissa anslagsfrågor av i huvudsak finansiell natur. Vattenfallsstyrelsens nu föreliggande medelsbehov avse följande ändamål.

	Kronor
Inköp av vattenfall och fastigheter	500 000
Förvärv av enskilda företag för elektrisk distributionsverksamhet	1 000 000
Statens vattenfallsverks dispositionsanslag	3 000 000

Härjämte hemställer styrelsen om medgivande att öka styrelsens rörliga kredit hos riksgäldskontoret från 45 till 60 miljoner kronor alternativt om anvisande å tilläggsstat av ett investeringsanslag till inventarier m. m.

Till inköp av vattenfall och fastigheter ha senast för budgetåret 1950/51 anvisats 500 000 kronor.

Den 1 juli 1949 utgjorde den odisponerade delen av anslaget 1 084 788 kronor. Härfter ha tagits i anspråk 296 840 kronor och tillkommit för budgetåret 1950/51 anvisade 500 000 kronor, varför vid tiden för avgivandet av styrelsens petita fanns tillgängligt ett odisponerat belopp av 1 287 948 kronor. Under budgetåren 1949/50 och 1950/51 har utnyttjandet av anslaget varit mindre än tidigare. Detta torde få anses vara tillfälligt. Betydande inköp med kontantbetalning av köpeskillingen förestå eller planeras. Då det är av vikt, att medel stå till förfogande för lämplig utökning av statens vattenfallsinnehav, anser vattenfallsstyrelsen ett anslagstillskott av 500 000 kronor för budgetåret 1952/53 önskvärt.

Till förvärv av enskilda företag för elektrisk distributionsverksamhet har riksdagen för budgetåret 1951/52 anvisat 1 000 000 kronor.

Den 1 juli 1950 utgjorde den odisponerade delen av anslaget 2 943 009 kronor. Av detta belopp ha tagits i anspråk för lån till Råneå elektriska kvarnaktiebolag 400 000 kronor, för förvärv av aktier i Pålänge elektriska kraftaktiebolag 174 500 kronor och för förvärv av aktier i Gammelbyns kraftaktiebolag 970 000 kronor eller sammanlagt 1 544 500 kronor. Dessutom har en låneåterbetalning av 12 500 kronor från Gottne—Yttersels elektriska aktiebolag tillförts anslaget. Den 24 september 1951 uppgick det sammanlagda disponibla beloppet till 1 411 009 kronor.

För den närmaste tiden väntas ytterligare rätt betydande förvärv bli aktuella. Härjämte torde styrelsens temporärt i bolagsform bibehållna dotterföretag behöva vissa lån för distributionens utveckling. Vattenfallssty-

relsen anser det önskvärt, att anslaget får ett tillskott av 1 000 000 kronor för budgetåret 1952/53.

För inventarier m. m. vid statens vattenfallsverk står ett anslag av 36 356 283 kronor till förfogande. Därjämte förfogar vattenfallsstyrelsen över en rörlig kredit hos riksgäldskontoret om högst 45 000 000 kronor.

Sammanlagda värdet av verkets inventarier och material uppgick den 30 juni 1951 till 76 656 902 kronor. Det understeg sålunda summan av anslaget och den rörliga kreditens maximibelopp med 4 699 381 kronor. Medelsbehovet för inventarier och material kommer emellertid att stiga dels på grund av den allmänna prisstegringen, dels i någon mån på grund av beredskapslagring.

Enligt verkställda kalkyler kan även vid nu inträdd prisstabilitet sammanlagda inventarie- och materialvärdet komma att ökas med mera än 20 000 000 kronor fram till nästa budgetår, vilket motiverar en ökning av den rörliga kreditens maximibelopp med minst 15 000 000 kronor. Ett sådant tillskott, som behövs redan under innevarande budgetår, skulle betyda en uppgång av de totalt för ändamålet tillgängliga medlen med 18,5 procent. Alternativt kan ökningen helt eller delvis åstadkommas medelst anslag till inventarier m. m. på tilläggsstat för budgetåret 1951/52, varvid emellertid ianspråktagandet av ett sådant anslag skall ligga utanför maximibegränsningen för verkets totala investeringar.

Riksräkenskapsverket har i yttrande den 16 oktober 1951 tillstyrkt den av vattenfallsstyrelsen begärda ökningen av rörelsemedlen med 15 miljoner kronor. Då det belopp, som för närvarande behöver utnyttjas av vattenfallsstyrelsens rörliga kredit hos riksgäldskontoret, icke vid någon tidpunkt torde understiga nämnda belopp, förordar riksräkenskapsverket, att behovet av ytterligare rörelsemedel, i enlighet med vad vattenfallsstyrelsen alternativt föreslagit, tillgodoses genom anvisande av ett investeringsanslag för ändamålet.

Departementschefen har tillstyrkt vattenfallsstyrelsens äskanden i fråga om inköp av vattenfall och fastigheter, förvärv av enskilda företag för elektrisk distributionsverksamhet och dispositionsanslaget. Departementschefen har jämväl tillstyrkt att 15 000 000 kronor ställas till styrelsens förfogande för ökning av vattenfallsverkets rörelsebehov, men av samma skäl som riksräkenskapsverket ansett medlen böra anvisas å ett särskilt investeringsanslag, benämnt Inventarier m. m.

Utskottet får med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställa, att riksdagen må för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

a) Inköp av vattenfall och fastigheter ..	500 000 kronor,
b) Förvärv av enskilda företag för elektrisk distributionsverksamhet	1 000 000 kronor,
c) Inventarier m. m.	15 000 000 kronor,
d) Statens vattenfallsverks dispositionsanslag	3 000 000 kronor.

Luftfartsfonden.

28:o) Luftfartens markorganisation. Kungl. Maj:t har (punkt 28, s. 113—120) föreslagit riksdagen att till luftfartens markorganisation för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 2 404 000 kronor.

Under förevarande rubrik ha för innevarande budgetår anvisats 1 000 kronor till teleutrustning m. m., 1 000 kronor till fordon, maskiner och redskap samt 400 000 såsom luftfartsverkets dispositionsanslag.

Vid utgången av budgetåret 1950/51 förelåg å tidigare anvisade anslag en behållning av i runt tal 21,1 miljoner kronor. Den 1 juli 1951 fanns sålunda ett sammanlagt belopp av omkring 21,5 miljoner kronor tillgängligt för pågående och nya arbeten m. m. Investeringsutgifterna för luftfartens markorganisation stannade under budgetåret 1950/51 vid i runt tal 5,1 miljoner kronor.

Luftfartsstyrelsen har för nästa budgetår äskat anslag å tillhoppa 4 052 000 kronor. Styrelsen framhåller, att styrelsen — med iakttagande av största möjliga återhållsamhet — ansett sig böra för budgetåret 1952/53 upptaga medel för allenast sådana arbeten m. m. som enligt styrelsens bedömning icke utan allvarliga olägenheter kunna skjutas på framtiden. Styrelsen framhåller, att det för budgetåret 1952/53 icke är möjligt att i samma utsträckning, som tidigare varit fallet, för de nya ändamålen utnyttja äldre reservationer, då dessa senare vid utgången av innevarande budgetår i vissa fall beräknas vara helt förbrukade eller disponerade för olika ändamål.

Beträffande den närmare motiveringen för styrelsens förslag torde få hänvisas till propositionen (s. 114—117).

Yttranden över luftfartsstyrelsens framställning ha avgivits av *Scandinavian Airlines System (SAS)*, *chefen för försvarsstaben*, *riksnämnden för ekonomisk försvarsberedskap*, *arbetsmarknadsstyrelsen* samt *statens handels- och industrikommission* (s. 117 och 118).

Departementschefen har anfört följande.

Då statsmakterna år 1946 fattade beslut om byggande av en storflygplats vid Halmsjön, åsyftades en anläggning, som i första utbyggnadsetappen skulle draga en beräknad kostnad av ca 78,7 miljoner kronor i dåvarande penningvärde. Denna etapp omfattade fyra banor, av vilka huvudbanan skulle ha en längd av 2 150 meter och var och en av bibanorna en längd av 1 800 meter. På grund av den kris, som civilflyget under åren 1947—49 genomgick, skedde successivt en omprövning av utbyggnadsplanen. I det tioårsprogram för utbyggnad av den civila luftfartens markorganisation, som luftfartsstyrelsen framlade vid slutet av 1949 och som återgivits i den i 1950 års statsverksproposition (bilaga 26) fogade promemorian angående kommunikationsverkens investeringsplaner på längre sikt m. m. (s. 142), angavs såsom en första etapp färdigställandet av en cirka 2 000 meter lång bana jämte belysningsanordningar och radioutrustning samt ett stationsområde med den första delen av stationsbyggnaden. I anslutning till ett ut-

talande i promemorian (s. 143) har sedermera under medverkan av aktiebolaget Aerotransport verkställt en närmare undersökning rörande trafikflygets framtida behov av markorganisation för Stockholm intill 1965. Enligt dessa utredningar skulle Bromma flygplats kunna tillgodose behovet under den kommande 10—15 årsperioden under förutsättning att expeditionslokaler och uppställningsplattformar utvidgas, att flygplatsen utrustas med förbättrade landningsinstrument och belysningsanläggningar samt att huvudbanans härighet ökas. I följd härav skulle Halmshöfallet tills vidare kunna begränsas till att utgöra en reserv för och ett komplement till Bromma.

I anslutning till dessa överväganden har luftfartsstyrelsen för närvarande begränsat sina önskemål om storflygplatsens utbyggande till att avse allenast anläggandet av en reservflygplats. Investeringskostnaderna härför ha beräknats till 9,8 miljoner kronor, varav 7,5 miljoner kronor belöpa på färdigställandet av en landningsbana jämte ett begränsat stationsområde och en taxibana samt 2,3 miljoner kronor på anordningar för radio och belysning m. m.

Med hänsyn till den förändrade bedömning av civilflygets behov av markorganisation, som sålunda anmälts, anser jag mig böra förorda, att utbyggnaden av storflygplatsen vid Halmshöj tills vidare inriktas på allenast färdigställandet av den första etapp, som luftfartsstyrelsen nu föreslagit. Beträffande tidsschemat för arbetenas bedrivande föreligga två alternativ. Enligt det ena skulle arbetena avslutas under 1952, medan enligt det andra arbetena skulle fördelas på 3 år. Ett än långsammare arbetstempo skulle, enligt vad jag inhämtat, vara ur ekonomisk och teknisk synpunkt ogynnsamt. Ehuru beredskapssynpunkter givetvis tala för det förra alternativet, måste jag likväl med hänsyn till arbetskraftsläget förorda, att arbetena bedrivs enligt det senare alternativet. En sådan planläggning av arbetena utgör emellertid, enligt vad jag inhämtat, icke något hinder mot att arbetena senare påskyndas, om detta ur beredskapssynpunkt eller eljest skulle krävas.

Enligt den av mig förordade planen erfordras för de återstående fältarbetena under innevarande budgetåret 900 000 kronor, vilket belopp Kungl. Maj:t redan ställt till förfogande för ändamålet, under budgetåret 1952/53 ca 1 350 000 kronor, under budgetåret 1953/54 ca 3 150 000 kronor och under budgetåret 1954/55 ca 1 600 000 kronor. Det för nästa budgetår erforderliga beloppet finnes redan anvisat av riksdagen. Då någon medelsanvisning icke heller är aktuell för belysning, radio o. d., synes luftfartsstyrelsens framställning av den 2 juli 1951 icke behöva föranleda någon framställning till 1952 års riksdag utöver den här gjorda anmälan.

Vad angår anslaget till Flygfältsbyggen tillstyrker jag, att 2 000 000 kronor anvisas för nästa budgetår för fortsatt utbyggnad av Bulltofta flygplats. Med hänsyn till kraven på begränsning av byggnads- och anläggningsverksamheten anser jag mig däremot icke kunna förorda ytterligare medelsanvisning till sprängningsarbeten på Torslanda, för vilket ändamål för närvarande ca 1 500 000 kronor stå till Kungl. Maj:ts förfogande.

Jag tillstyrker vidare, att 100 000 kronor anvisas till Teleutrustning m. m. och 300 000 kronor till ersättningsanskaffningar under rubriken Fordon, maskiner och redskap. Övriga under luftfartsfonden anvisade anslag, nämligen Markförvärv, Byggnader, Belysningsanläggningar samt Luftfartsverkets dispositionsanslag synas, med hänsyn till storleken av föreliggande behållningar, böra för nästa budgetår anvisas med allenast formella belopp av 1 000 kronor.

Någon medelsanvisning för beredskapsändamål i enlighet med luftfartsstyrelsens särskilda skrivelse den 5 september 1951 anser jag mig ej böra tillstyrka.

Vid bifall till vad jag här förordat skulle investeringsanslagen under luftfartsfonden för nästa budgetår anvisas med sammanlagt 2 404 000 kronor.

I detta sammanhang har utskottet till behandling förehaft de av *riksdagens år 1951 församlade revisorer* under §§ 12 och 13 i berättelsen angående statsverket upptagna frågorna om dels utbyggnaden av storflygfältet vid Halmsjön (Del I, s. 94—108), dels ock luftfartsfondens outnyttjade investeringsmedel (Del I, s. 108—115).

Beträffande frågan om utbyggnaden av storflygfältet vid Halmsjön ha revisorerna till en början erinrat om de förslag som i Kungl. Maj:ts proposition nr 379 till 1946 års riksdag framlades rörande principerna för utbyggnadet av en storflygplats. Revisorerna ha därefter berört de förskjutningar i utbyggnadsprogrammet som inträffat och orsakerna härtill. I anslutning därtill ha lämnats vissa uppgifter rörande utvecklingen av trafikflyget under åren 1946—1950. Härefter ha revisorerna gjort följande allmänna uttalande.

Ären närmast efter andra världskriget kännetecknades av en synnerligen kraftig utveckling av civilflyget. Detta förhållande gav anledning till stor optimism beträffande flygets framtid, och i de flesta lufttrafikerande länder, icke minst i Sverige, gjordes betydande flygplansbeställningar, personal nyanställdes och medel investerades i markorganisationen. Såsom ett led i denna utveckling fattade statsmakterna i december 1946 beslut om utbyggnad av en storflygplats vid Halmsjön.

Som en grundförutsättning för detta beslut gällde bl. a., att de trafikflygplan, som förväntades framdeles komma till användning, skulle vara av betydligt större typ än tidigare, vilket skulle medföra fördelar i fråga om snabbhet, aktionsradie, trafiksäkerhet och driftsekonomi. Såsom motiv för Halmsjöfältets utbyggnad anfördes vidare flygtrafikens utomordentliga betydelse för våra handelsförbindelser, främst exportindustrien, och därjämte för postförbindelserna och det ökade kulturutbytet. Det ansågs icke tillräckligt att begränsa den svenska luftfarten till en anknytning till andra europeiska flyglinjer av interkontinentala mått, enär landet därmed skulle betagas möjlighet att påverka utvecklingen av trafiken i för oss gynnsam riktning samt risk för beroendeställning till andra länder därav kunde uppkomma.

I kostnadshänseende förutsattes att flyget i princip borde betala alla de kostnader som markorganisationen medförde, kapitalkostnaderna däri medräknade. Härvid gjordes allenast det förbehållet, att man åtminstone tills vidare borde bortse från redan gjorda kapitalinvesteringar. Det ansågs icke osannolikt, att full kostnadstäckning skulle kunna erhållas redan omkring år 1951.

Storflygplatsen planerades med fyra banor och för en flygvikt av 80—90 ton. Kostnaderna för förslaget genomförande beräknades till för en första utbyggnadsetapp närmare 79 miljoner kronor och för en andra etapp ytterligare 8 miljoner kronor. Utbyggnaden påbörjades under år 1947 under ledning av en för ändamålet särskilt tillsatt byggnadsdelegation.

Arbetena på storflygplatsen kommo emellertid att bedrivas i avsevärt långsammare takt än som från början räknats med. Bakgrunden härtill ut-

gjorde den omvärdering av flygtrafikens utvecklingsmöjligheter, som framskymtat redan 1947 och helt godtogs under år 1948. I och med återgången efter kriget till mera normala förhållanden hade övriga trafikmedel kommit i gång och kunde bjuda flyget en skarp konkurrens. Det klientel, som man mest räknat med för trafikflygets vidkommande, hade av olika skäl icke blivit i tillfälle att resa i den utsträckning man tidigare tänkt sig. Det labila internationella läget och svårigheterna beträffande valutatilldelning m. m. anfördes härvid som huvudsakliga skäl. Det blev också tydligt, att det ekonomiska utbytet av luftfarten icke motsvarat förväntningarna. På grund av konkurrensen flygtrafikföretagen emellan hade biljettpriserna kommit att pressas ganska hårt, medan däremot kostnaderna för anskaffning, underhåll och drift av den moderna flygplansparken stigit. Dessa förhållanden beräknades nu komma att tvinga de trafikerande bolagen till en framflyttning av tidpunkten för storflygplatsens ianspråktagande. Jämsides härmed motiverades ett uppskjutande av storflygplatsens färdigställande av önskvärdheten ur allmän ekonomisk synpunkt att begränsa investeringarna.

Arbetena på storflygplatsen ha av nu anförda skäl inriktats på att i första hand färdigställa en av huvudbanorna, under det att utbyggnaden i övrigt ställts på framtiden. I samband härmed ha under de senaste åren ett flertal olika förslag och synpunkter förelagat till bedömande.

Sålunda har den tanken framförts, att Halmsjöfältet skulle tills vidare tagas i anspråk som reservflygplats till Bromma flygplats under tider och vid tillfällena, då sistnämnda flygplats av en eller annan anledning, exempelvis reparation av banorna, skulle komma att vara oanvändbar som landningsplats för reguljär trafik. I detta sammanhang har understrukits Halmsjöfältets synnerliga betydelse ur beredskapssynpunkt; i ett avspärrningsläge skulle flygfältet väsentligt öka möjligheterna till personbefordran och landets förseende med viktiga förnödenheter medelst tunga flygplan. Vidare har framhållits, att färdigställandet av en bana på Halmsjön skulle vara till båtnad för den civila lufttrafiken redan i nuvarande läge. Härvid åsyftades till en början, att ingen av banorna vare sig på Bromma eller på andra flygplatser vore dimensionerad för de tyngsta flygplan, som f. n. trafikerade Sverige, och att dessa plan därför orsakade skador på beläggningen på Brommafältet. Vidare hade trafiken i stockholmsområdet — inbegripet militärflyg, småflyg och flygskoleverksamhet — åtminstone under sommarhalvåret nått en sådan omfattning, att risker för trafiksäkerheten och svårigheter för trafikledningen uppstått. Detta förhållande hade blivit särskilt märkbart under senare tid, då den närbelägna militära flygflottiljen på Barkarby dels övergått till reaktionsdrivna flygplan, dels ökat sin flygverksamhet. Betydande fördelar skulle därför vinnas, om man inom en tämligen nära framtid kunde till Halmsjöfältet hänvisa dels viss del av den tyngsta trafiken och dels den flygverksamhet, som icke vore omedelbart beroende av Brommas markorganisation, exempelvis skolflygning m. m.

För utbyggnad av Halmsjöfältet har riksdagen hittills anvisat tillhoppa 22 750 000 kronor, därav 5 miljoner kronor för markinköp, 16 miljoner kronor för fältets byggande och återstoden för belysningsanläggningar och byggnader. Av anslaget till fältets byggande torde dock 3 miljoner kronor få anses omdisponerade för andra flygfält, varför det verkliga anslagsbeloppet uppgår till 19 750 000 kronor. Utgifterna intill den 30 september 1951 ha belöpt sig till närmare 13,8 miljoner kronor. De beräknade ytterligare kostnaderna för färdigställande av en bana jämte ett mindre stationsområde ha angivits till 7,5 miljoner kronor, vartill skulle komma omkring 2 miljoner kronor för belysning, radio och vissa navigationsanläggningar. Några kostnader för byggnader ha därvid icke tagits i betraktande. Beträffande tid-

punkten för färdigställande av detta reducerade program ha angivits olika alternativa förslag, vilka dock samtliga rymmas inom loppet av tre och ett halvt år.

Till den nu lämnade redogörelsen vilja revisorerna för egen del anföra följande.

Det torde i nuvarande läge få anses troligt, att det i Halmsjöfältet nedlagda kapitalet kommer att förbli öräntabelt under lång tid framåt. Även om flygplatsen kan komma till användning i viss begränsad utsträckning, torde det icke finnas grundad anledning antaga, att täckning inom den tid, som nu kan överblickas, skall kunna erhållas såväl för driftkostnaderna vid markorganisationen som för samtliga kapitalkostnader i samband därmed.

Det ligger givetvis nära till hands att nu fullfölja arbetena så långt, att fältet kan tagas i bruk åtminstone i ett avspärrningsläge, i andra hand som reservflygplats till Bromma flygplats. Med hänsyn till storleksordningen av redan nedlagda och ytterligare erforderliga belopp är det angeläget att ståndpunkt tages till frågan om arbetenas bedrivande i fortsättningen. Härvid talar också det förhållandet, att det icke torde vara ekonomiskt att arbetena bedrivs i den mycket begränsade takt som nu sker samt att även andra angelägna arbeten vänta på att realiseras. Flera kommunikations- och samhällsbildningsfrågor äro vidare beroende av hur det framtida utnyttjandet av Halmsjöfältet kan komma att gestalta sig. Härvid synes det revisorerna, att åtskilliga av de frågor, som äro förbundna med utbyggnaden av storflygplatsen, äro i hög grad i behov av klarläggande. Främst gäller detta frågan om fältets användning intill dess tidigare vittgående förhoppningar om flygtrafikens utveckling eventuellt infriats. Härvid torde det vara ofrånkomligt att i första hand pröva möjligheterna och ändamålsenligheten av sådana utvidgnings- och förstärkningsarbeten på Bromma flygplats, varigenom denna flygplats skulle sättas i stånd att mottaga även tyngre plan än f. n. är fallet. I detta sammanhang må särskilt framhållas, att det i allmänhet i lufttrafikerande länder betraktas som ett mycket starkt ehuru ofta svårrealiserbart önskemål att vinna kortast möjliga resväg mellan storflygplatsen och vederbörande storstads centrala delar. Bromma har i detta hänseende en osedvanligt gynnsam belägenhet. I den mån Halmsjöfältet avses komma att användas vid sidan av Bromma som reservflygplats för tyngre flygplan och för viss annan flygverksamhet, såsom skolflyg och privatflyg m. m., torde det vidare icke vara försvarligt att i detta syfte utbygga fältet utan att det först klarlagts, vilka ytterligare investeringar som komma att fordras för exempelvis hangarer, verkstäder och annan marktjänst, vägarbeten och bostäder. Slutligen synes man icke böra förbigå att vid utbyggnadsfrågans bedömande taga hänsyn till det inbördes förhållandet mellan Bromma flygplats och den militära flygförläggningen i Barkarby samt att överväga möjligheterna att undanröja de olägenheter som äro förenade med dessa båda flygplatsers närbelägenhet inbördes. Det synes icke osannolikt att det i längden icke kommer att visa sig godtagbart att under fredsförhållanden uppehålla en livlig flygverksamhet på båda dessa platser och att, därest en förflyttning av det militära flyget till annan plats måste övervägas, en förläggning — provisoriskt eller partiellt — till Halmsjön skulle kunna ifrågakomma. I sistnämnda sammanhang synes även böra beaktas, att vissa civila ävensom militära, icke flygbetonade intressen kunna tänkas påkalla en omprövning av frågan om användandet av Barkarbyområdet på Järva fältet.

Med hänsyn till det anförda få revisorerna föreslå, att frågan om användningen och den fortsatta utbyggnaden av storflygplatsen vid Halmsjön snarast upptages till övervägande i ett större sammanhang, varvid av revisorerna ovan berörda särskilda förhållanden synas böra beaktas.

Över revisorernas förevarande paragraf ha utlåtanden avgivits av *luftfartsstyrelsen* och *byggnadsdelegationen för storflygplatsen* (Del II, s. 80—83).

Vid sin behandling av frågan om *luftfartsfondens* outnyttjade investeringsmedel ha revisorerna till en början erinrat om de åtgärder som av statsmakterna under senare år vidtagits för att avveckla den stora anhopningen av reservationsmedel å såväl driftbudgeten som kapitalbudgeten. Revisorerna ha vidare framhållit att, ehuru anslagsbehållningarna starkt reducerats under senare år, de alltjämt uppgå till betydande belopp. Icke minst gäller detta luftfartsfondens outnyttjade investeringsmedel, ställda i relation till den faktiska omfattningen av de årliga investeringarna i fonden. Till belysning härav ha revisorerna (s. 110—112) sammanställt vissa sifferuppgifter.

Revisorerna ha slutligen gjort följande allmänna uttalande.

Då vid framläggandet av 1948 års finansplan reservationsmedelsfrågan upptogs till principiell behandling, framhöll föredragande departementschefen bl. a. att denna fråga icke kunde lösas genom en nedräkning av anslagen i den nya riksstaten. Av vissa angivna skäl vore det nämligen icke möjligt att låta reservationsförbrukningen intaga hela det utrymme i budgeten som kunde tillmätas respektive anslagsgrupper. En framkomlig väg skulle däremot vara att — inom vissa gränser — annullera de vid budgetårsskiftet kvarstående reservationerna och i stället beräkna de nya anslagen till belopp som bättre svarade mot den totala medelsförbrukningen. En förutsättning härför vore dock att man samtidigt i motsvarande mån inhiberade tidigare beslutade företag som ej täcktes av de nya anslagen. Departementschefen påpekade vidare, att det icke varit tekniskt möjligt att i någon större utsträckning bygga den då aktuella budgetbehandlingen på sist berörda metod, men underströk angelägenheten av att komma vidare på denna väg till avveckling av reservationsanhopningen.

För luftfartsfondens vidkommande har någon direkt indragning av förefintliga anslagsbehållningar, på sätt förutsattes i 1948 års statsverksproposition, icke skett. Kungl. Maj:t har i stället erhållit ett allmänt bemyndigande att omdisponera under fonden tidigare anvisade medel för att, i den mån dessa medel bedömas icke längre vara erforderliga för ursprungligen avsedda ändamål, använda dem för nya arbeten eller anskaffningar. Denna befogenhet har, såsom av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår, utnyttjats i ett flertal fall. Därjämte har medelsanvisningen under fonden successivt beskurits. Den för innevarande budgetår gällande investeringsstaten upptager sålunda i stort sett endast vissa formella anslagsbelopp.

Såsom en följd av dessa kombinerade åtgärder har inom luftfartsfondens en icke oväsentlig reservationsmedelsförbrukning ägt rum. Medan vid utgången av budgetåret 1947/48 fondens outnyttjade investeringsmedel uppgingo till i runt tal 31,4 miljoner kronor, redovisas sålunda per den 30 juni 1951 en motsvarande anslagsbehållning av allenast något över 21 miljoner kronor, varav närmare 1,2 miljon kronor avses skola överföras till telegrafverkets fond.

Med hänsyn till omfattningen av luftfartsfondens årliga investeringsutgifter måste emellertid enligt revisorernas mening denna anslagsbehållning alltjämt betecknas såsom onormalt stor. Revisorerna kunna heller icke finna,

att de åtgärder som vidtagits för att avveckla anhopningen av reservationsmedel under fonden varit tillräckligt effektiva. Visserligen har en icke obetydlig nedskrivning av anslagen skett. Såsom framhölls i 1948 års statsverksproposition, kan man emellertid icke på denna väg nå fram till någon lösning av frågan. Av större betydelse är då den om disponering av outnyttjade anslagsmedel som företagits. Jämväl denna metod har emellertid sin starka begränsning. Även om man tillgrepe en så radikal åtgärd som en total om disponering i syfte att tills vidare undvika varje ny medelsanvisning — något som av praktiska skäl svårligen låter sig göra — skulle det sålunda i nuvarande ekonomiska läge alltjämt dröja åtskilliga år, innan reservationsmedelsanhopningen vore avvecklad.

Metoden är därjämte ägnad att ingiva vissa principiella betänkligheter. Genom att Kungl. Maj:t kan anslå en gång anvisade medel till nya ändamål har sålunda riksdagens grundlagsenliga rätt att pröva och besluta om statsutgifterna i viss mån satts ur kraft. En viss svåröverskådlighet i redovisningsavseende måste även uppstå, om medel som ursprungligen avsetts för bestämda arbetsföretag eller anskaffningar användas på annat sätt.

Mot bakgrunden av nu anförda omständigheter finna revisorerna behov föreligga av en allmän sanering av luftfartsfondens anslagsbehållningar. Syftet bör därvid vara att få till stånd en sådan avveckling av reservationsmedelsanhopningen att för framtiden den årliga anslagsanvisningen och den årliga medelsförbrukningen i möjligaste mån balansera. Frågan synes lämpligen böra lösas enligt de riktlinjer som uppdragits i 1948 års statsverksproposition. Några större svårigheter att åstadkomma en dylik sanering torde icke föreligga ur vare sig teknisk eller saklig synpunkt. Såsom framgår av den tidigare redogörelsen uppgingo luftfartsfondens den 30 juni 1951 outnyttjade investeringsmedel — efter avdrag för vad som skall tillgodoföras telegrafverkets fond — till i runt 19,9 miljoner kronor. Av detta belopp voro drygt 13,5 miljoner kronor eller ca 68 procent oanvisade hos Kungl. Maj:t. De till Kungl. Maj:ts förfogande stående medlen avse till ca 18 procent ej särskilt specificerade utgiftsändamål och till icke mindre än ca 59,5 procent storflygplatsen vid Halmsjön. Den första posten synes utan vidare kunna indragas. Vad storflygplatsen i sin tur beträffar torde få erinras om att där pågående arbeten sedan några år tillbaka bedrivs i mycket begränsad omfattning. Huruvida det ursprungligen planerade byggnadsprogrammet kan och bör förverkligas inom en näraliggande framtid är synnerligen ovisst. Såsom närmare utvecklats under § 12 äro revisorerna för egen del av den uppfattningen, att starkt vägande skäl kunna anföras mot ett fullföljande av de för storflygplatsen uppgjorda planerna. Men även om dessa planer skulle vidhållas, finna revisorerna det vara mest lämpligt att de för ändamålet nu reserverade medlen indragas. Med hänsyn till det dröjsmål som uppstått i frågan torde nämligen riksdagen böra beredas tillfälle att på nytt pröva frågan om omfattningen och finansieringen av de i utbyggnadsprogrammet ingående olika delföretagen. En dylik omprövning synes lämpligen böra ske även av övriga arbetsobjekt m. m., beträffande vilka redan anvisade medel ligga oanvisade hos Kungl. Maj:t. Åtskilliga av dessa torde f. n. sakna aktualitet. Detsamma gäller f. ö. vissa företag, för vilka medel ställts till luftfartsstyrelsens förfogande utan att dock ännu ha kommit till användning.

Sammanfattningsvis vilja revisorerna föreslå, att beslut fattas om en långtgående indragning av de outnyttjade medel som vid utgången av innevarande budgetår må föreligga å luftfartsfondens investeringsanslag. Det torde böra ankomma på luftfartsstyrelsen att göra den detaljutredning som erfordras för att få klarlagt, i vilken utsträckning detta utan hinder av

bindande leveransavtal o. d. är möjligt. I anslutning härtill synes fr. o. m. nästa budgetår medelsanvisningen under fonden böra avpassas så, att den samma i görligaste mån svarar mot de faktiska investeringsutgifterna under vederbörande budgetår.

Över denna paragraf ha utlåtanden avgivits av *luftfartsstyrelsen* och *riksräkenskapsverket* (Del II, s. 83—88).

Utskottet. Av statsverkspropositionen framgår, att luftfartsverkets investeringsutgifter under sistförflutna budgetår uppgingo till ett sammanlagt belopp av 5,1 miljoner kronor. Enligt departementschefens mening bör investeringsverksamheten under innevarande och nästkommande budgetår begränsas till ungefär samma volym, d. v. s. vid nuvarande kostnadsläge till ca 7 miljoner kronor. Därvid har förutsatts att i första hand vissa arbeten på storflygplatsen vid Halmsjön samt den fortsatta utbyggnaden av Bulltofta flygplats skola inrymmas i planen.

Beträffande halmsjöfältet har departementschefen anslutit sig till den uppfattning som luftfartsstyrelsen, efter omprövning av frågan om civilflygets behov av markorganisation, numera givit uttryck åt, nämligen att storflygplatsens utbyggnad bör inskränkas till att avse allenast anläggandet av en reservflygplats. Investeringskostnaderna härför ha beräknats till 9,8 miljoner kronor, varav 7,5 miljoner kronor belöpa på färdigställandet av en landningsbana jämte ett begränsat stationsområde och en taxibana samt 2,3 miljoner kronor på anordningar för radio och belysning m. m. Arbetena avses skola fördelas på tre år. Det för nästa budgetår erforderliga beloppet finnes redan anvisat av riksdagen, varför behov av särskilda medel för den ifrågasatta utbyggnaden nu icke föreligger.

Förevarande spörsmål har upptagits till behandling jämväl av riksdagens år 1951 församlade revisorer. Under § 12 av sin berättelse ha sålunda revisorerna, under hänvisning till att en hel rad med projektet sammanhängande problem ännu icke tillräckligt klarlagts, föreslagit att frågan om användningen och den fortsatta utbyggnaden av storflygplatsen vid Halmsjön snarast göres till föremål för övervägande i ett större sammanhang.

Utskottet finner ostridigt, att de allmänna förutsättningar som lågo till grund för 1946 års beslut rörande storflygplatsen efter hand kommit att av olika anledningar förändras. Samtidigt måste emellertid beaktas, att de hittillsvarande arbetena på halmsjöfältet jämte erforderliga markförvärv dragit avsevärda kostnader, per den 31 december 1951 uppgående till drygt 14 miljoner kronor. På grund av det ofullständiga skick vari flygfältet alltjämt befinner sig kan någon praktisk nytta av dessa kapitalkostnader icke erhållas. Med hänsyn härtill har utskottet intet att erinra mot den av Kungl. Maj:t nu framlagda begränsade utbyggnadsplanen, varigenom fältet skulle komma till viss användning, i första hand såsom en reserv för och ett komplement till Bromma flygplats.

Även efter ett beslut av denna innebörd kvarstår emellertid frågan om halmsjöfältets framtida ställning alltjämt olöst. Såsom riksdagens revisorer

påpekat sammanhånga med denna fråga åtskilliga delproblem, vilka ej heller tillfredsställande klarlagts. Starka skäl synas därför kunna åberopas för att hithörande spörsmål göras till föremål för en närmare utredning. Utskottet vill också för sin del förordna, att en dylik utredning kommer till stånd inom kort, varvid torde böra beaktas de synpunkter som framförts av såväl revisorerna som de i ärendet hörda remissmyndigheterna. Utredningsmännen böra självfallet vara oförhindrade att till övertvägande upptaga alla de frågor som i förevarande sammanhang kunna aktualiseras.

Den ovan berörda utbyggnadsplanen påfordrar, såsom redan nämnts, icke någon ny medelsanvisning för nästa budgetår. Anslaget till flygfältsbyggen har därför ansetts böra förstärkas med allenast 2 miljoner kronor, avsedda för de fortsatta arbetena å Bulltofta flygplats. Departementschefen har vidare tillstyrkt, att 100 000 kronor anvisas till teleutrustning m. m. samt 300 000 kronor till fordon, maskiner och redskap. Övriga hithörande anslag ha, med hänsyn till storleken av föreliggande behållningar, upptagits med allenast formella belopp av 1 000 kronor.

Mot Kungl. Maj:ts förslag i nu nämnda delar har utskottet ej heller funnit anledning till erinran. I detta sammanhang önskar dock utskottet framhålla följande.

Såsom av den i det föregående lämnade redogörelsen framgår, har jämväl frågan om anslagsbehållningarna under luftfartsfonden berörts av riksdagens revisorer. På anförda skäl ha revisorerna därvid förordat, att beslut fattas om en långtgående indragning av de outnyttjade medel som vid utgången av innevarande budgetår må föreligga å luftfartsfondens investeringsanslag. Luftfartsstyrelsen har i princip icke haft något att erinra mot en dylik indragning av vissa äldre medelsreservationer för icke längre aktuella objekt, under framhåvande dock att man vid bedömandet av möjligheterna härtill bör framgå med stor försiktighet. Jämväl riksräkenskapsverket, som framlagt vissa konkreta förslag till en lösning av frågan, har i stort sett anslutit sig till revisorernas uppfattning.

För egen del finner utskottet starka skäl tala för att en reglering av behållningarna å luftfartsfondens investeringsanslag kommer till stånd. Visserligen torde de för storflygplatsen tidigare anvisade medlen nu till större delen få reserveras för den ovan berörda utbyggnadsetappen. Förefintliga behållningar i övrigt avse dock i betydande utsträckning icke längre aktuella företag, varför behovet av en allmän anslagsreglering måste anses kvarstå helt oavsett huruvida nämnda utbyggnad kommer till utförande. Enligt utskottets mening böra därför de åtgärder i nu angivet syfte som må finnas lämpliga snarast vidtagas, om möjligt redan vid instundande budgetårsskifte.

Under åberopande av det anförda hemställer utskottet,
att riksdagen må

I. med bifall till Kungl. Maj:ts förslag för budgetåret
1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

a) <i>Markförvärv</i>	1 000 kronor,
b) <i>Flygföltsbyggen</i>	2 000 000 kronor,
c) <i>Byggnader</i>	1 000 kronor,
d) <i>Teleustrustning m. m.</i>	100 000 kronor,
e) <i>Belysningsanläggningar</i>	1 000 kronor,
f) <i>Fordon, maskiner och redskap</i>	300 000 kronor,
g) <i>Luftfartsverkets dispositionsanslag</i> ..	1 000 kronor.

II. i anledning av vad riksdagens år 1951 församlade revisorer under §§ 12 och 13 av sin berättelse förordad i skrivelse till Kungl. Maj:t giva till kända vad utskottet ovan anført.

Statens allmänna fastighetsfond.

29:o) Anordnande av panncentral på Riddarholmen i Stockholm. Kungl. Maj:t har (punkt 29, s. 121 och 122) föreslagit riksdagen att till Anordnande av panncentral på Riddarholmen i Stockholm för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

Byggnadsstyrelsen har hemställt att 350 000 kronor anvisas för nästa budgetår till ifrågavarande ändamål. Beträffande den närmare innebörden av styrelsens framställning torde få hänvisas till propositionen (s. 121 och 122).

Departementschefen har tillstyrkt styrelsens förslag.

Utskottet får med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställa, att riksdagen må till *Anordnande av panncentral på Riddarholmen i Stockholm* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 350 000 kronor.

30:o) Anordnande av förvaltningslokaler. Kungl. Maj:t har (punkt 30, s. 122 och 123) föreslagit riksdagen att till Anordnande av förvaltningslokaler för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

Under statens allmänna fastighetsfond anvisades för budgetåret 1944/45 ett investeringsanslag av 400 000 kronor till Anordnande av vissa förvaltningslokaler i Stockholm och för budgetåret 1946/47 ett investeringsanslag av 600 000 kronor till Anordnande av vissa förvaltningslokaler. Det förra anslaget var avsett för iordningställande av oinredda vindsvåningar och vissa andra utrymmen inom av olika institutioner och myndigheter i Stockholm disponerade byggnader. Ändamålet med det senare anslaget var att möjliggöra fortsatta inredningsarbeten och smärre tillbyggnader samt ändringsarbeten för bättre utnyttjande av befintliga lokaler såväl i Stockholm som i landsorten.

Efter medgivande av 1947 års riksdag (rd. skr. 23/1947) har det i samband med beslutet om omorganisation av uppbördsväsendet för budgetåret 1945/46 anvisade investeringsanslaget till Anordnande av häradskrivarkontor, vilket anslag blott till begränsad del visat sig behövt för angivet syfte, kunnat användas jämväl för anordnande av andra förvaltningslokaler.

Byggnadsstyrelsen har hemställt, att under förevarande rubrik för nästa budgetår anvisas ett anslag av 1 000 000 kronor. Styrelsen meddelar, att de hittills anvisade anslagen för detta ändamål under de sistförflutna sex åren i icke obetydlig omfattning möjliggjort för styrelsen att snabbt kunna tillgodose oväntat uppkomna oavvisliga behov av förvaltningslokaler genom att låta inreda vindslokaler eller utföra andra om- eller påbyggnader i staten tillhöriga fastigheter samt i vissa fall, då dylika åtgärder icke kunnat vidtagas, uppföra provisoriska kontorsbyggnader.

Styrelsen anför slutligen, att ifrågavarande anslag väntas bli helt tagna i anspråk under innevarande budgetår. Det kan antagas, att framdeles nya lokalbehov uppkomma, vilka icke kunna eller böra anstå i avvaktan på att särskilda anslagsmedel anvisas eller vilka äro av den karaktär, att de lämpligen böra tillgodoses genom medel från ett kollektivanslag. Styrelsen, som framhåller att anslagsmedlen icke böra tillmätas för knappt, förutsätter att de skola få disponeras av styrelsen endast efter medgivande av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall.

Departementschefen har anfört följande.

Byggnadsstyrelsen torde även i framtiden ha att möta olika myndigheters och institutioners krav på nya eller utökade lokaler. Dessa krav torde i många fall vara av den karaktär att de lämpligen kunna tillgodoses genom inredning av outnyttjade utrymmen och andra omändringsarbeten i staten tillhöriga byggnader eller genom uppförande av provisoriska kontorsbyggnader. Jag finner det lämpligt, att styrelsen till sitt förfogande har ett anslag, som möjliggör för den att efter medgivande av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall vidtaga åtgärder för att tillgodose sådana uppkommande lokalbehov, vilka fordra en skyndsam lösning eller äro av mindre storleksordning. Anslaget synes lämpligen böra begränsas till 250 000 kronor. Den 30 juni 1952 eventuellt kvarstående behållningar å motsvarande äldre anslag torde få överföras till det nya anslaget.

Utskottet. De anslagsmedel som byggnadsstyrelsen hittills haft till sitt förfogande för vissa inrednings- och omändringsarbeten i staten tillhöriga byggnader m. m. beräknas bli helt tagna i anspråk under innevarande budgetår. Med hänsyn härtill och då styrelsen jämväl i fortsättningen torde böra äga möjlighet att utan onödigt dröjsmål tillgodose vissa mindre eller hastigt uppkommande lokalbehov, har utskottet intet att erinra mot att för ändamålet anvisas ytterligare 250 000 kronor. Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *Anordnande av förvaltningslokaler* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

31:o) **Inköp av tomtmark i Kalmar.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 31, s. 123 och 124) får utskottet hemställa, att riksdagen må till *Inköp av tomtmark i Kalmar* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 110 000 kronor.

32:o) **Inköp av fastigheter i Östersund.** Kungl. Maj:t har (punkt 32, s. 124 och 125) föreslagit riksdagen att till *Inköp av fastigheter i Östersund* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 565 000 kronor.

Till inköp av tomtmark för länsresidenset i Östersund anvisades för budgetåret 1945/46 ett investeringsanslag av 99 000 kronor. För budgetåret 1946/47 anvisades till Nybyggnad för länsstyrelsen i Jämtlands län m. m. ett investeringsanslag av 757 000 kronor, varav 57 000 kronor avsågo förvärv av ytterligare tomtmark i Östersund.

Byggnadsstyrelsen har hemställt att 565 000 kronor anvisas för nästa budgetår till inköp av två till tidigare förvärvade tomter angränsande fastigheter i Östersund.

Styrelsen erinrar om att den pågående ökningen av arbetsuppgifterna för länsstyrelserna och till dem anknutna statliga organ jämte inrättandet av vissa nya sådana organ i åtskilliga fall medfört en väsentlig utvidgning av tidigare uppgjorda lokalprogram. Styrelsen har därför bl. a. beträffande länsstyrelsen i Östersund sökt säkerställa tillgången av erforderlig tomtmark för framtida utbyggnader.

Departementschefen har intet haft att erinra mot byggnadsstyrelsens förslag.

Utskottet får med tillstyrkande av Kungl. Maj:ts förslag hemställa, att riksdagen må till *Inköp av fastigheter i Östersund* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 565 000 kronor.

33:o) **Mellangift vid förvärv av mark inom kvarteret Tullstuvan i Gävle.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 33, s. 125 och 126) får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Mellangift vid förvärv av mark inom kvarteret Tullstuvan i Gävle* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 23 500 kronor.

34:o) **Inköp av fastigheter för förvaltningsändamål.** Kungl. Maj:t har (punkt 34, s. 126 och 127) föreslagit riksdagen att till *Inköp av fastigheter för förvaltningsändamål* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

Byggnadsstyrelsen har hemställt att under förevarande rubrik för nästa budgetår anvisas ett belopp av 500 000 kronor.

Styrelsen framhåller, att eftersom erforderliga medel icke stått till dess förfogande, styrelsen i vissa fall icke kunnat tillvarataga uppkomna möjligheter att på för statsverket antagbara villkor förvärva bebyggda och obebyggda tomter eller delar därav, vilka skulle vara väl lämpade för att tillgodose aktuella eller förväntade behov av nya eller utökade lokaler för förvaltningsändamål. Säljarna ha i dessa fall icke velat avvakta det dröjsmål med köpets definitiva avslutande, som en riksdagsbehandling i vanlig ordning innebär och som i ogynnsamma fall kan uppgå till ett och ett halvt år. Styrelsen anser det därför angeläget, att tillgång finnes till medel, då det i särskilda fall gäller att snabbt och på för statsverket gynnsamma villkor förvärva dylika fastigheter. Styrelsen erinrar jämväl om att liknande anslag finnas uppförda å bl. a. postverkets, telegrafverkets, vattenfallsverkets och luftfartsverkets kapitalfonder. Särskilda anslag ha jämväl anvisats för att möjliggöra att markförvärv snabbt skola kunna genomföras för de olika försvarsgrenarna.

Departementschefen har anfört följande.

Det är enligt min mening motiverat, att byggnadsstyrelsen i likhet med vissa affärsdrivande verk och militära myndigheter förfogar över ett anslag av ifrågavarande art för att efter medgivande av Kungl. Maj:t i varje särskilt fall kunna säkerställa för statsverket erforderliga fastighetsförvärv. Anslagsbeloppet synes lämpligen böra begränsas till 250 000 kronor. Jag förutsätter, att riksdagen för varje förflutet budgetår kommer att erhålla en redogörelse för användningen av anslaget.

Utskottet. I likhet med departementschefen hyser utskottet den uppfattningen, att särskilda medel böra ställas till byggnadsstyrelsens förfogande att efter Kungl. Maj:ts medgivande användas för fastighetsförvärv i sådana fall då skyndsamt beslut är av nöden. Då ej heller anslagsberäkningen givit utskottet anledning till erinran, får utskottet hemställa,

att riksdagen må till *Inköp av fastigheter för förvaltningsändamål* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 250 000 kronor.

35:o) **Merkostnader för vissa byggnadsarbeten.** Kungl. Maj:t har (punkt 35, s. 127—133) föreslagit riksdagen att till Merkostnader för vissa byggnadsarbeten för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.

Till täckande av på grund av den allmänna byggnadskostnadsstegringen uppkomna merkostnader å vissa i särskild förteckning upptagna byggnadsföretag under fastighetsfonden, vilka hänföra sig till kommunikations-, ecklesiastik-, jordbruks-, handels- och inrikesdepartementen, anvisades för budgetåren 1947/48 och 1949/50—1951/52 investeringsanslag om tillhoppa 8 000 000 kronor.

Beträffande den närmare motiveringen för dessa anslagsbehov torde få hänvisas till propositionen 1948:2 (bil. 14, p. 8).

Byggnadsstyrelsen har hemställt att 8 000 000 kronor måtte anvisas för budgetåret 1952/53 till merkostnader för vissa byggnadsarbeten.

Under åren 1949—1951 har den i propositionen 1948:2 intagna förteckningen över byggnadsföretag efter styrelsens förslag kompletterats med vissa företag, för vilka riksdagen anvisat hela den ursprungliga byggnads-kostnaden. På grund av den sedan sommaren 1950 inträffade kostnadsökningen måste i denna förteckning nu intagas alla vid denna tidpunkt icke färdigställda arbeten, vilka beslutats av 1948—1951 års riksdagar, varjämte ytterligare medel måste beräknas för i förteckningen redan ingående, icke färdigställda företag. Förteckningen bör dessutom utökas med vissa äldre byggnadsföretag, vilka tidigare icke ansetts aktuella.

Förteckningen omfattar — inklusive de fram till och med år 1951 intagna kompletteringarna — byggnadsföretag, för vilka kostnaderna ursprungligen beräknats till 71 019 300 kronor. Medelsbehovet för att täcka de intill sommaren 1947 inträffade kostnadsstegringarna för dessa arbeten är beräknat till 8 629 500 kronor. En komplettering av förteckningen på det sätt styrelsen nu föreslagit skulle innebära att angivna belopp å 71 019 300 kronor ökas med 27 147 000 kronor till 98 166 300 kronor och medelsbehovet för att täcka de intill sommaren 1947 inträffade kostnadsstegringarna uppgå till (8 629 500 + 409 000) 9 038 500 kronor. I sin skrivelse hösten 1950 angav styrelsen medelsbehovet för att täcka de efter sommaren 1947 inträffade kostnadsstegringarna för de i förteckningen upptagna byggnadsföretagen, kompletterad på sätt styrelsen föreslog i skrivelsen, till 2 310 000 kronor under förutsättning att inga ytterligare prisökningar skulle uppstå utöver den stegring av 4 procent, som styrelsen anmält i sin skrivelse hösten 1948. Efter samma grunder medföra de nu föreslagna kompletteringarna av förteckningen ett ytterligare medelsbehov för ökningarna fram till sommaren 1950 av cirka 120 000 kronor. Medelsbehovet för kostnadsstegringarna efter sommaren 1947 och intill sommaren 1950 uppgår således till (2 310 000 + 120 000) 2 430 000 kronor. Härutöver kommer emellertid nu det ytterligare medelsbehov, som föranledes av den efter sommaren 1950 inträdda kostnadsökningen. Ett ytterligare medelsbehov av i genomsnitt 30 procent av anslagsbeloppen beräknas för nästan samtliga av de nu föreslagna byggnadsföretag, av vilka flertalet ännu icke påbörjats samt för tidigare i förteckningen intagna, ännu ej igångsatta företag. För de företag, vilka påbörjats innan denna kostnadsökning slagit igenom men måst färdigställas under en kraftigt förhöjd kostnadsnivå, är det erforderligt att räkna med viss lägre procentuell merkostnad, vars storlek avhänger av omfattningen av utförda arbeten. En inom styrelsen utförd beräkning utvisar ett medelsbehov av ca 16 000 000 kronor. Sammanlagt erfordras således för täckande av kostnadsstegringarna för samtliga de byggnadsföretag, som enligt styrelsens förslag nu skulle ingå i förteckningen, (9 038 500 + 2 430 000 + 16 000 000) 27 468 500 eller i runt

tal 27 500 000 kronor. För kostnadsstegringar har riksdagen hittills anvisat sammanlagt 8 000 000 kronor, varför det återstående medelsbehovet skulle uppgå till ca 19 500 000 kronor.

Byggnadsstyrelsen meddelar slutligen att styrelsen beräknar anslagsbehovet för nästa budgetår till 8 000 000 kronor.

Departementschefen har anfört följande.

Den till slutet av sommaren 1950 relativt stabila byggnadskostnadsnivån kännetecknas därefter av kraftigt stigande materialpriser och arbetslöner, vilka enligt byggnadsstyrelsens beräkningar inneburit en genomsnittlig kostnadsstegring fram till sommaren 1951 av ca 30 procent. Av styrelsens skrivelse den 17 december 1951 framgår emellertid, att kostnadsstegringen i verkligheten varit något större. Som framgår av den lämnade redogörelsen har detta förhållande medfört, att samtliga vid tidpunkten för kostnadsökningarna ännu icke färdigställda företag, vilka beslutats av 1948—1951 års riksdagar, av styrelsen föreslagits ingå i den ursprungligen i proposition 1948: 2 intagna och sedermera kompletterade förteckningen över byggnadsföretag under fastighetsfonden, för vilka utöver de ursprungligen beräknade kostnaderna uppstått merkostnader till följd av den allmänna byggnadskostnadsstegringen. Vidare måste räknas med ytterligare kostnader för sådana i denna förteckning redan intagna arbeten, vilka ännu icke slutförts. I likhet med vad som skett under närmast föregående år har förteckningen därjämte utökats med vissa äldre byggnadsföretag, vilka tidigare icke bedömts aktuella.

Jag har icke något att erinra mot de av styrelsen föreslagna kompletteringarna. I annat sammanhang kommer jag att förorda, att 1 000 000 kronor anvisas å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår för att täcka uppkomna merkostnader för byggnadsföretag, vilka nu äro under utförande. För nästa budgetår har styrelsen, under förutsättning av att inga mera betydande kostnadsstegringar komma att uppstå, beräknat medelsbehovet till 8 000 000 kronor och hemställt att detta belopp anvisas.

Med hänsyn till rådande tidsläge har jag icke ansett det nödvändigt att nu omräkna det av byggnadsstyrelsen beräknade medelsbehovet efter det senare framkomna något högre värdet å kostnadsstegringen fram till sommaren 1951 utan förutsätter, att byggnadsstyrelsen i sin framställning nästkommande höst beträffande medelsbehovet för ifrågavarande ändamål vidtager häremot svarande justering av beräkningarna.

Utskottet. Under förevarande rubrik ha hittills anvisats 8 miljoner kronor, vartill kommer ett belopp av 1 miljon kronor, som äskats å tilläggsstat till riksstaten för innevarande budgetår. För nästa budgetår har byggnadsstyrelsen hemställt om ytterligare 8 miljoner kronor. Såsom närmare framgår av styrelsens petitaskrivelse, sammanhänger det starkt stegrade medelsbehovet med den osedvanligt kraftiga höjning av byggnadskostnadsnivån som inträtt sedan sensommaren 1950.

Mot de ifrågavarande anslagsäskandena, vilka vunnit Kungl. Maj:ts bifall, har utskottet intet att erinra. Med hänsyn härtill kommer utskottet att i särskilt utlåtande denna dag tillstyrka, att förenämnda tilläggsstatsanslag anvisas. I förevarande sammanhang hemställer utskottet,

att riksdagen må till *Merkostnader för vissa byggnadsarbeten* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 8 000 000 kronor.

Fonden för låneunderstöd.

36:o) **Garanti till Aktiebolaget Aerotransport för 1951/52.** I enlighet med Kungl. Maj:ts förslag (punkt 36, s. 134), som jämlikt grunderna för det mellan svenska, danska och norska regeringarna träffade garantiavtalet innebär oförändrad medelsanvisning för nästa budgetår, hemställer utskottet, att riksdagen må till *Garanti till Aktiebolaget Aerotransport för 1951/52* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 2 200 000 kronor.

Fonden för förlag till statsverket.

37:o) **Förskott till vissa plankostnader m. m.** Kungl. Maj:t har (punkt 37, s. 135 och 136) föreslagit riksdagen att till Förskott till vissa plankostnader m. m. för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

Såsom förskott till vissa plankostnader m. m. har för budgetåret 1951/52 anvisats ett investeringsanslag av 200 000 kronor. Den 1 juli 1951 stodo till förfogande å anslaget ca 1 101 000 kronor, varav ca 815 000 kronor ställts till länsstyrelsernas disposition och 286 000 kronor voro odisponerade. Sedan Kungl. Maj:t genom beslut den 14 september 1951 ställt ytterligare 110 000 kronor till länsstyrelsernas förfogande samt genom beslut den 1 och 23 november 1951 tilldelat Boråstraktens och Stockholmstraktens regionplaneförbund 45 000 respektive 100 000 kronor såsom förskott, kvarstår ett belopp av 31 000 kronor odisponerat å anslaget.

I skrivelse den 4 september 1951 har *byggnadsstyrelsen* hemställt att 500 000 kronor anvisas för nästa budgetår till förevarande ändamål.

Styrelsen beräknar behovet av förskottsmedel för upprättande av byggnadsplaner för budgetåret 1952/53 till 200 000 kronor, varvid icke inräknats någon reserv för oförutsedda behov. Styrelsen erinrar om att den ökade ekonomiska ansvarighet för byggnadsplanarbetet, som kommunerna erhållit efter ändringen av 111 § byggnadslagen, kan väntas medföra en successiv minskning av behovet av statliga förskottsmedel.

För regionplaneändamål uppskattar styrelsen behovet av förskottsmedel till 300 000 kronor.

Departementschefen, som icke haft något att erinra mot byggnadsstyrelsens förenämnda förslag till beräkning av förskottsbehovet för upprättande av byggnadsplaner, har därjämte anfört följande.

Förskott av kostnader för upprättande av regionplaner ha hittills endast vid tre tillfällen utgått av statsmedel. Erfarenheterna äro därför ännu alltför begränsade för att medgiva uppställandet av fastare normer för denna

förskottsverksamhet. Det torde alltså bära ankomma på Kungl. Maj:t att från fall till fall taga ställning till den omfattning, i vilken staten bör lämna förskott till kostnaderna för det löpande regionplanarbetet.

Jag vill emellertid i detta sammanhang erinra, att i 1951 års statsverksproposition (bil. 8, sjätte ht, s. 87) uttalats, att en restriktiv bedömning bör äga rum av föreliggande ansökningar om statsbidrag till regionplanekostnader. Ehuru återbetalningsskyldighet föreligger ifråga om beviljade förskott, synes en liknande återhållsamhet bära iakttagas vid beviljande av förskott av statsmedel till regionplaneändamål. Det oaktagat anser jag mig — med hänsyn till att redan beviljade medel blivit till största delen disponerade — bära tillstyrka byggnadsstyrelsens anslagsäskande.

Utskottet. Vad departementschefen i förevarande sammanhang anför och förordat har icke givit utskottet anledning till erinran. Utskottet hemställer,

att riksdagen må till *Förskott till vissa plankostnader m. m.* för budgetåret 1952/53 anvisa ett investeringsanslag av 500 000 kronor.

Diverse kapitalfonder.

Väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond.

38:o) Väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond. Kungl. Maj:t har (punkt 38, s. 137—141) föreslagit riksdagen att till väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond för budgetåret 1952/53 anvisa investeringsanslag å tillhoppa 28 400 000 kronor.

Kungl. Maj:ts förevarande förslag ävensom de för innevarande budgetår för hithörande ändamål anvisade anslagen framgå av följande sammanställning.

	1951/52	1952/53
Garage- och förrådsbyggnader m. m.	2 000 000	4 400 000
Maskincentralförråd:		
Motorfordon	7 000 000	—
Vägmaskiner m. m.	13 300 000	—
Motorfordon och vägmaskiner m. m.	—	19 000 000
Flytande materiel	1 300 000	700 000
Effektförråd	3 000 000	2 800 000
Väg- och vattenbyggnadsver- kets dispositionsanslag	1 000 000	1 500 000
Summa kronor	27 600 000	28 400 000

Vid utgången av budgetåret 1950/51 förelåg å tidigare anvisade anslag, exklusive till grustag m. m. och effektförråd, en behållning av ca 3,6 miljoner kronor. Den 1 juli 1951 fanns sålunda ett sammanlagt belopp av ca 31,2 miljoner kronor tillgängligt. Investeringsutgifterna för förrådsfonden stannade under budgetåret 1950/51 vid i runt tal 21,8 miljoner kronor, exklusive grustag m. m. och effektförråd.

Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen har för nästa budgetår äskat anslag å sammanlagt 28 400 000 kronor. Därjämte har styrelsen hemställt om beställningsbemyndiganden för leveranser till maskincentralförrådet under budgetåret 1954/55 intill ett belopp av 12 000 000 kronor.

Beträffande den närmare motiveringen till styrelsens förslag får utskottet hänvisa till propositionen (s. 138—140).

Yttranden över väg- och vattenbyggnadsstyrelsens framställning ha avgivits av *arbetsmarknadsstyrelsen* och *statens handels- och industrikommision* (s. 140).

Föredraganden har anfört följande.

I anslutning till vad jag i dag anfört vid anmälan av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens äskanden till vägunderhåll och vägbyggnader under sjätte huvudtiteln vill jag framhålla vikten av att en tillfredsställande förråds- och garageorganisation och en tillräckligt omfattande maskinpark ställas till väg- och vattenbyggnadsverkets förfogande. Av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen framställda äskanden om anslag för budgetåret 1952/53 till väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond synas därför böra bifallas.

Det synes emellertid vara av vikt, att vissa riktlinjer uppdragas för väg- och vattenbyggnadsstyrelsens investeringar i förrådsfonden även för tiden efter budgetåret 1952/53. I sådant hänseende må framhållas, att väg- och vattenbyggnadsstyrelsen beräknat det normala behovet av ersättningsanskaffning av garage- och förrådsbyggnader m. m. till 2 650 000 kronor per år samt av motorfordon och vägmaskiner m. m. till ca 17 miljoner kronor. Vidare har styrelsen uppgjort 5-årsplaner för dels återhämtande av eftersläpningen i garage- och förrådsbyggandet med en beräknad årskostnad av 1 340 000 kronor, dels upprustning av färjbeståndet med en årskostnad av 1 200 000 kronor. Samtliga här angivna belopp äro inräknade i de för nästa budgetår äskade anslagen och ett fullföljande av ersättningsanskaffningen och av 5-årsplanerna kommer därför ej att medföra någon ökning av anslagsbehoven i framtiden, förutsatt att penningvärdet blir oförändrat. Därest riksdagen ej har något att erinra däremot, torde väg- och vattenbyggnadsstyrelsen böra planera sin investeringsverksamhet med sikte på att fullfölja angivna program.

Jag har icke något att erinra mot styrelsens förslag, att medgivande lämnas styrelsen att ikläda sig betalningsansvar intill ett belopp av 12 miljoner kronor för materiel till maskincentralförrådet, avsedd att levereras budgetåret 1954/55.

Jag tillstyrker likaledes väg- och vattenbyggnadsstyrelsens förslag om sammanförande av anslagen för inköp av motorfordon och för inköp av vägmaskiner m. m. till ett gemensamt anslag, benämmt Motorfordon och vägmaskiner m. m. Den 1 juli 1952 eventuellt kvarstående behållningar under anslagen till Motorfordon och till Vägmaskiner m. m. torde efter beslut av Kungl. Maj:t få överföras till det nya anslaget.

Utskottet. Med godtagande av väg- och vattenbyggnadsstyrelsens beräkningar har Kungl. Maj:t föreslagit, att anslagen under väg- och vattenbyggnadsverkets förrådsfond för nästa budgetår skola anvisas med tillhopa 28,4 miljoner kronor. Härav avse 4,4 miljoner kronor garage- och förrådsbyggnader m. m., 19,0 miljoner kronor motorfordon och vägmaskiner m. m., 0,7 miljon kronor flytande materiel, 2,8 miljoner kronor effektförråd samt 1,5 miljon kronor dispositionsanslaget.

Icke minst i rådande arbetskraftsläge är det självfallet av den största betydelse, att vägarbetena i görligaste mån mekaniseras. En förutsättning härför är emellertid, såsom föredraganden framhållit, att väg- och vattenbyggnadsverket har tillgång till en tillfredsställande förråds- och garageorganisation samt en tillräckligt omfattande maskinpark. Under hänvisning härtill tillstyrker utskottet, att förenämnda anslag anvisas med äskade belopp. Utskottet delar jämväl föredragandens uppfattning, att redan nu vissa riktlinjer böra uppdragas för kommande investeringar i förrådsfonden. Det av väg- och vattenbyggnadsstyrelsen i detta syfte utarbetade programmet, för vilket en redogörelse lämnats i statsverkspropositionen, finner utskottet vara väl avvägt och lämpat att läggas till grund för den fortsatta verksamheten på förevarande område. Till vad föredraganden i övrigt anfört och förordat beträffande hithörande spörsmål kan utskottet likaledes lämna sin anslutning.

Utskottet hemställer,

att riksdagen må för budgetåret 1952/53 anvisa följande investeringsanslag, nämligen

a) Garage- och förrådsbyggnader m. m.	4 400 000 kronor,
b) Motorfordon och vägmaskiner m. m.	19 000 000 kronor,
c) Flytande materiel	700 000 kronor,
d) Effektförråd	2 800 000 kronor,
e) Väg- och vattenbyggnadsverkets dispositionsanslag	1 500 000 kronor.

Stockholm den 11 mars 1952.

På statsutskottets vägnar:

MARTIN SKOGLUND.

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit

från första kammaren: herrar Karl Andersson, Gustaf Karlsson, Iwar Anderson, Näsgård, Ohlon, Leander, Gillström, Eric Ericson, Pålsson, Näsström, Bergh, Hesselbom, Erik Gustaf Andersson, Lundqvist och Axel Andersson; samt

från andra kammaren: herrar Skoglund i Doverstorp, Ward, Malmberg i Skövde, Bergström, Svensson i Grönvik, Andersson i Malmö, Boman i Kieryd, Mårtensson i Uddevalla, Wallentheim, Svensson i Ljungskile, Rubbestad, Ståhl, Åkerström, Andersson i Munkaljungby och Birke;

dock att vid behandlingen av punkten 20:o) herr Kollberg deltagit i stället för herr Malmberg i Skövde.

Reservationer.

- 1) vid *punkten 5:o* (Postverkets diligenstrafik) av herr *Bergh*;
- 2) vid *punkten 16:o* (Byggnader och anläggningar) av herr *Bergh*;
- 3) vid *punkten 20:o* (Biltrafik)

a) av herrar *Ohlon, Bergh, Axel Andersson, Boman* i Kieryd, *Svensson* i Ljungskile, *Ståhl, Kollberg* och *Birke*, vilka ansett, att utskottet bort tillstyrka bifall till motionerna I: 30 och II: 38 samt I: 258 och II: 367, sistnämnda båda motioner i vad de avse anslaget till förvärv av billinjer, och att därför

dels den del i utskottets yttrande å s. 42, som börjar med »Lika litet» och slutar med »riksdagens sida», bort ha följande lydelse:

»Däremot kan utskottet helt ansluta sig till den uppfattning som kommit till uttryck i sistnämnda motioner liksom i motionerna I: 30 och II: 38 beträffande frågan om fortsatt medelsanvisning till förvärv av privata billinjer. Visserligen är det äskade beloppet i och för sig av föga betydande storleksordning. Genom att anslaget utgått under en lång följd av år ha emellertid finansiella förutsättningar skapats för en successiv socialisering av billinjetrafiken. De i motionerna I: 30 och II: 38 anförda sifferuppgifterna ge sålunda vid handen, att på förevarande område skett en mycket påtaglig förskjutning från privat till statlig drift. Det förefaller icke obefogat att här tala om en bestämd monopolsträvan, en utveckling som ur allmänhetens synpunkt synes föga önskvärd. Icke minst i dagens läge framstår det vidare såsom mest angeläget, att statens järnvägars investeringsverksamhet helt inriktas på vad som borde vara det väsentliga, nämligen att få till stånd erforderliga förbättringar av den spårbundna trafiken. I den mån behov av rationaliseringar inom billinjerörelsen skulle föreligga, torde detta behov kunna tillgodoses genom överenskommelser med vederbörande privata företag om samtrafik.»

dels ock utskottets hemställan under III. bort ha följande lydelse:

»III. med bifall till motionerna I: 30 och II: 38 samt I: 258 och II: 367, sistnämnda båda motioner såvitt nu är i fråga, avslå Kungl. Maj:ts förslag om anslag till förvärv av billinjer.»

b) av herr *Rubbestad*.