

Nr 167.

Godkänd av första kammaren den 26 april 1933.
Godkänd av andra kammaren den 26 april 1933.

Riksdagens skrivelse till Konungen i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg.

(Statsutskottets utlåtande nr 48.)

Till Konungen.

I den till riksdagen den 3 januari 1933 avlätna propositionen, nr 1, angående statsverkets tillstånd och behov för budgetåret 1933/1934 har Kungl. Maj:t (punkt 19, sid. 66, av det vid propositionen under rubrik "Utgifter för kapitalökning. Bil. 2." fogade utdraget av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för nämnda dag) föreslagit riksdagen att i avbidan på den proposition i ämnet, som kunde bli riksdagen förelagd, till elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg för budgetåret 1933/1934 beräkna ett reservationsanslag av 11,000,000 kronor.

Därefter har Kungl. Maj:t i en till riksdagen den 10 mars 1933 avlåten proposition, nr 190, under återopande av propositionen bilagt utdrag av statsrådsprotokollet över kommunikationsärenden för sistnämnda dag föreslagit riksdagen att till elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag, att utgå av lånemedel, av 11,000,000 kronor.

Den ifrågasatta elektrifieringen av Västkustbanan anses visserligen med avseende å det direkt kalkylbara ekonomiska resultatet ej ställa sig så gynnsam som tidigare genomförda eller under utförande varande elektrifieringar av andra statsbanelinjer (Västra stambanan samt Malmö- och Ängelinjerna). Enligt järnvägsstyrelsens på omfattande ekonomiska utredningar grundade omdöme kan arbetet dock, såväl företagsekonomiskt som samhällsekonomiskt sett, betraktas som väl försvarbart.

Skäl kunna visserligen anföras för ett anstånd med Västkustbanans omläggning till elektrisk drift i avvaktan på att Ängeelektrifieringen hinner genomföras. Härigenom skulle bland annat underlättas avvecklingen av det personalöverskott (150—200 man), som beräknas uppkomma genom elektrifieringsföretaget, liksom ock avvecklingen av själva den för pågående elektrifieringsarbeten anlitate tjänstemanna- och arbetarpersonalen.

Även om, på sätt nu avses, Ängelinjerna och Västkustbanan samtidigt omläggas till elektrisk drift, äro dock dessa arbeten tillsammanantagna ej av större omfång än den snart fullbordade elektrifieringen av Malmölinjerna. Någon utökning av den för elektrifieringarna redan nu befintliga tjänstemaana-, arbetar- och materialorganisationen påkallas alltså icke.

Överhuvud synas de farhågor, som yppats för olägenheter ur avvecklingsynpunkt vid elektrifieringsarbetenas samtidiga utsträckning till både Änge- och Västkustbanelinjerna, ej få undanskymma de vida viktigare och en mängd

områden berörande fördelar, som ett beslut redan nu om jämväl Västkustbanans elektrifiering ur andra synpunkter medför.

Härvid bör särskilt beaktas, att såväl den för elektrifieringen erforderliga överföringsanläggningen som den rullande materialen just nu, enligt vad järnvägsstyrelsen vitsordat, skulle erhållas till ovanligt låga priser, samtidigt med att vissa svenska verkstadsföretag under en tid av stor orderknapphet kunna erhålla ytterligare beställningar, som säkerställa vidsträckta arbetsmöjligheter. Erinras må, att för anläggningsarbetena — vilka äro avsedda att pågå till slutet av år 1936 eller cirka $\frac{3}{4}$ år längre än arbetena på Ängelinjerna — åtgå omkring 1,600 ton ledningar, avsedda att tillverkas av svensk koppar; den nu ensamt för Västkustbanan erforderliga lokomotivutrustningen beräknas uppgå till cirka 45 elektriska lokomotiv med en anskaffningskostnad av 8—9 miljoner kronor. Kontaktledningsarbetet utefter linjen förutsätter därutöver omkring 200,000 dagsverken eller en arbetsstyrka, uppgående vissa tider till 450—500 man. Som en fördel ur synpunkten av arbetenas lämpliga organisation bör beaktas att arbetslag, som syssla med jordarbeten och kabelläggning, kunna under vintermånaderna, då svårigheter föreligga för dylika arbetens bedrivande utmed Ängelinjen, överflyttas till Västkustbanan, där de klimatiska betingelserna äro gynnsammare.

Av vattenfallsstyrelsen har betonats fördelen av den ytterligare kraftavsättning, som genom Västkustbanans elektrifiering beredes. Den beräknade energileveransen — från statens vattenfallsverk och Sydsvenska kraftaktiebolaget — utgör omkring 35 miljoner kilowattimmar för år. Detta kraftbe-
lopp representerar ett värde, som uppskattat efter det premilinärt avtalade priset av 1.8 öre per kilowattimme uppgår till cirka 600,000 kronor för år, motsvarande ungefärligen inbesparad kostnad för utländskt kolbränsle.

Alldeles bortsett från de fördelar ur allmän samfärdselsynpunkt och rent nationalekonomiskt den föreslagna elektrifieringen av Västkustbanan kan medföra, synes alltså nämnda elektrifiering rent företagsekonomiskt försvarbar. Då härtill kommer företagets stora betydelse som ett led i de vidsträckta övriga åtgärder mot arbetslöshet, som framtvingats av tidsförhållandena, har riksdagen ansett företaget böra komma till genomförande.

Det av departementschefen framlagda förslaget om förnyelsefondsmedels anli-
tande för anordnande samtidigt med elektrifieringen av en ny godstågsförbin-
delse mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård har ej givit riksdagen
anledning till erinran.

Beträffande sättet för finansieringen i övrigt av elektrifieringsföretaget
kommer riksdagen att framdeles anmäla sitt beslut.

Riksdagen får alltså nu anmäla, att riksdagen till *elektrifiering av banorna
Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg* för budgetåret 1933/1934 an-
visat ett reservationsanslag av 11,000,000 kronor.

Stockholm den 26 april 1933.

Med undersätlig vördnad.
