

## Nr 48.

Ankom till riksdagens kansli den 4 april 1933 kl. 2 e. m.

*Utlåtande i anledning av Kungl. Maj:ts proposition angående elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg.*

(4:e avd.)

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 avläten proposition, nr 190, under åberopande 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.

Enligt den av järnvägsstyrelsen uppgjorda arbetsplanen skulle under olika år för skilda slag av till elektrifieringen hörande arbeten och anskaffningar erfordras följande medelsbelopp:

	B u d g e t å r e t			Summa
	1933/1934	1934/1935	1935/1936	
	K r o n o r			
Överföringsanläggningen ..	4,000,000	3,400,000	4,400,000	11,800,000
Ändringsarbeten .....	4,000,000	1,630,000	—	5,630,000
Elektriska lokomotiv .....	3,000,000	3,620,000	2,000,000	8,620,000
Elektrisk värmeledning ..	—	600,000	500,000	1,100,000
Summa kronor	11,000,000	9,250,000	6,900,000	27,150,000

varvid styrelsen ifrågasätter följande anslagsfördelning:

Anslag för kapitalökning .	9,500,000	7,750,000	5,900,000	23,150,000
Arbetslöshetsanslag .. .. .	1,500,000	1,500,000	1,000,000	4,000,000

<sup>1</sup> Av departementschefen förutsattes, att jämväl ifrågavarande belopp, 4,000,000 kronor, skall bestridas från anslag till kapitalökning.

Härtill kommer för den nya godstågsförbindelsen mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård följande belopp av förnyelsefondsmedel:

	Kronor
För kalenderåret 1933 .....	500,000
» » 1934 .....	1,200,000
	Summa kronor 1,700,000

För utredning om *skillnaden i driftkostnader vid elektrisk drift och ångdrift* har av järnvägsstyrelsen beräknats vilka tåg en tågplan sannolikt skulle innehålla år 1936, under förutsättning att ångdrift bibehålles. Därefter hava med hjälp av erfarenhetssiffror från i drift varande anläggningar uträknats besparingar och tillkommande kostnader genom elektrifieringen dels vid 1931 års tågrörelse bibehållen, dels vid den ökade tågrörelse, som kan beräknas förefinnas år 1936 även vid bibehållen ångdrift. Resultatet av de gjorda beräkningarna beträffande förräntningsmöjligheterna för det erforderliga kapitalet — vid dessa beräkningar har styrelsen liksom beträffande Ångelinjerna i första hand räknat med en räntefot av 4.5 procent, under det att verkställda parallellkalkyler efter 4 procents räntefot betraktats som supplementära — framgår av här följande översikt.

	Tågrörelse år 1931	Beräknad tågrörelse år 1936
Tågkilometer .....	2.6 milj.	3.0 milj.
Häremot svarande lokkilometer, inkl. växling .....	3.55 »	3.95 »
<i>Besparingar.</i>	kr.	kr.
Minskat personalbehov 206 respektive 219 man à 3,400 kr. ....	700,000	745,000
Stenkol, 30,500 respektive 34,500 ton utländska stenkol à 20 kr., ökat med kostnad för transport och ränta för ett års lagring 2.18 kr. ....	677,000	765,000
17,700 respektive 19,300 ton svenska stenkol à cirka 13.40 kr., ökat med kostnad för transport och ränta för ett års lagring 3.48 kr. ....	299,000	326,000
Minskad kostnad för lokunderhåll .....	326,000	360,000
Minskad kostnad för kol- och vattenstationer, lokstallar m. m. ....	106,000	117,000
Minskad kostnad för belysningsström .....	40,000	40,000
Minskad kostnad för underhåll av svagströmsledningar .....	35,000	35,000
	Summa kronor 2,183,000	2,388,000
<i>Nya utgifter.</i>		
Räntor efter 4.5 procent à 26,550,000 respektive 27,150,000 kr. ....	1,195,000	1,222,000
Strömkostnad .....	566,000	618,000
Underhåll och avskrivning för överföringsanläggningen .....	382,000	382,000
	Summa kronor 2,143,000	2,222,000
<i>Vinst</i> vid införande av elektrisk drift .....	40,000	166,000

Järnvägsstyrelsen har bland annat anfört, att, ehuru nuvarande tidpunkt från statsbaneföretagets egna synpunkter måhända icke vore den gynnsammaste för ifrågavarande arbetes igångsättande, styrelsen ansåge sig kunna som sin mening uttala, att elektrifieringsföretaget dock med hänsyn till dess förväntade inverkan å konjunkturläget och särskilt arbetsmarknaden borde kunna få omedelbart komma till utförande. Styrelsen hemställer, att det i statsverkspropositionen beräknade anslaget av 11,000,000 kronor nu äskas av riksdagen, men med den fördelning å anslag av olika art, som Kungl. Maj:t efter prövning av vad styrelsen anfört beträffande önskvärdheten av något inskränkt förräntningsplikt kan finna lämplig.

Efter att hava utvecklat de av det aktuella läget betingade förhållanden, som göra det till ett framträdande önskemål att Väst kustbanans elektrifiering nu företages, anför *departementschefen* bland annat följande:

Även järnvägsstyrelsen har givit uttryck åt denna uppfattning, ehuru styrelsen ur ren företagsynpunkt ifrågasatt, huruvida icke en senare tidpunkt varit att föredraga. Styrelsen syftar särskilt därpå att tidpunkten, när besparingen genom onödiggjord ersättningsanskaffning av ånglokomotiv komme att inträffa, då hade legat något mindre avlägsen, samt att en sådan förskjutning hade varit fördelaktig för avvecklingen av det genom elektrifieringen uppkommande personalöverskottet. Vad styrelsen därutinnan anfört synes mig emellertid ur skilda synpunkter icke innebära tillräckliga skäl för ett uppskov med arbetets igångsättande och ej heller för att, såsom styrelsen ifrågasatt, till någon del bestrida kostnaderna för arbetsföretaget med aulitande av medel, vilkas investering ej behövde medföra en ökning av statens järnvägars förräntningsplikt. De faktorer, med vilka järnvägsstyrelsen därvidlag räknat, torde nämligen icke vara av den storleksordning, att de — sedda vid sidan av de övriga omständigheter, som här äro att beakta — böra föranleda sådant uppskov eller att särskilda finansieringsåtgärder i den av järnvägsstyrelsen avsedda riktningen på grund därav skulle behöva vidtagas.

Under ärendets utredning har järnvägsstyrelsen samarbetat med vattenfallsstyrelsen, telegrafstyrelsen och chefen för generalstaben. Från deras sida har någon erinran mot järnvägsstyrelsens förslag icke framställts. Vattenfallsstyrelsen har betonat fördelen för statens vattenfallsverk av den ytterligare kraftavsättning, som genom denna elektrifiering beredes.

Beträffande de åtgärder och kostnader, som för telegrafverkets del föranledas av den föreslagna elektrifieringen, har i det föregående lämnats en redogörelse. Av denna framgår, att förutom undanflyttande av vissa kortare blanka riks- och landsledningar samt flyttningar i telefonnäten, för vilka arbeten kostnaderna med 1,319,000 kronor preliminärt inräknats i järnvägsstyrelsens kalkyl, skulle förekomma bortflyttning från järnvägslinjernas närhet av sådana ledningar, som äro avsedda att i sinom tid ersättas med kabel. Detta senare arbete har funnits kunna nu utföras endera som enkel utflyttning till betryggande avstånd från banan med bibehållande av blankledningar (alternativ I) för en kostnad av 1,900,000 kronor — denna kostnad har telegrafstyrelsen ansett böra helt belöpa på statens järnvägar — eller medelst anordnande i förtid av rixskabel Göteborg—Malmö med grenledning till Hälsingborg (alternativ II), vilket skulle draga en kostnad av 8,650,000 kronor. Då en sådan kabelanläggning enligt telegrafstyrelsens arbetsplan skolat utföras först omkring fem år senare och för närvarande icke vore för telegrafverkets ändamål behöflig, har styrelsen ansett, att av nämnda kost

nad ett belopp å 1.900,000 kronor, huvudsakligen motsvarande ränta å anläggningsskapitalet under nämnda tid, borde på liknande sätt som vid det förra alternativet stallas till telegrafstyrelsens förfogande och alltså bestridas av statens järnvägar.

Såsom riksgäldsfullmäktige antytt, anses från telegrafstyrelsens sida alternativ I vara att föredraga. Lika med riksgäldsfullmäktige har jag, efter att från telegrafstyrelsen hava inhämtat ytterligare upplysningar, funnit mig böra tillstyrka, att nämnda alternativ väljes. Jag har därvid särskilt beaktat, såväl att med hänsyn till inträdd stagnation i rikssamtalstrafiken behovet ur telegrafverkets synpunkt av kabelanläggningens utförande kan komma att aktualiseras först vid en senare tidpunkt än i styrelsens arbetsprogram förutsatts som även önskemålet att vid kabelanläggningens utförande kunna utnyttja de tekniska förbättringar, som för närvarande äro under utexperimenterande.

Kostnaderna för nyssnämnda arbeten, 1,900,000 kronor, torde lika med förut omfördälda summa av 1,319,000 kronor böra preliminärt påföras elektrifieringsföretaget; i vad mån statens järnvägars eller telegrafverkets kapitalkonto skall slutligt påföras dessa belopp torde, på sätt förutsatts i motsvarande fall vid Malmö- och Angelinjernas elektrifiering, få upptagas till särskild prövning i ett senare sammanhang.

Den omständigheten, att sålunda en viss ytterligare räntebelastning kan komma att åvila elektrifieringsföretaget, har jag med de utgångspunkter, från vilka elektrifieringsföretagets ekonomiska förutsättningar här av mig bedömts, funnit icke vara av beskaffenhet att rubba den uppfattning om elektrifieringens räntabilitet, till vilken jag på förut angivet sätt kommit.

I betraktande av sålunda på frågan inverkan omständigheter finner jag mig alltså böra tillstyrka, att Västkustbanan elektrifieras samt att detta arbetsföretag redan nu igångsättes och alltså kommer till utförande samtidigt med Angelinjernas elektrifiering. I anslutning till vad i det föregående anförts vill jag förorda, att erforderliga medel till företagets finansiering helt beredas på vanligt sätt genom anslag av lånemedel.

Det av järnvägsstyrelsen framlagda, detaljerade förslaget till elektrifieringsföretagets genomförande jämte därtill hörande kostnadsberäkning, slutande å 27,150,000 kronor, synes ej giva anledning till erinran. Till nämnda belopp bör emellertid läggas förut omfördälda belopp av 1,900,000 kronor för bortflyttning av vissa telegrafverket tillhöriga ledningar. Kostnadssumman skulle alltså komma att sluta på 29,050,000 kronor, vari ingå till telegrafverket hänförliga kostnader med sammanlagt 3,219,000 kronor. I anslutning till arbetsplanen har järnvägsstyrelsen uppställt en tablå över anslagsbehovet under skilda budgetår. Den jämkning i tablå, som föranledes av nyssnämnda tillägg i kostnadsberäkningen, torde kunna begränsas att avse de för budgetåren 1934—1936 avsedda beloppen. För nästkommande budgetår läres — även om av berörda belopp å 1,900,000 kronor viss del kan behöva vara tillgänglig under sagda budgetår — den i riksstatsförslaget för elektrifieringsföretaget beräknade summan, 11,000,000 kronor, bliva tillräcklig.

I samband med elektrifieringsförslaget har järnvägsstyrelsen efter utförlig motivering tillika gjort framställning om ianspråktagande av förnyelsefondsmedel för anordnande samtidigt med elektrifieringen av en ny förbindelse för godståg mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård. Kostnaderna härför hava beräknats till 1,700,000 kronor och avsetts skola utgå under åren 1933 och 1934 med respektive 500,000 och 1,200,000 kronor. Järnvägsstyrelsens sålunda framställda förslag är jag beredd tillstyrka, och torde kostnaderna alltså, därest från riksdagens sida ej uttalas erinran, få bestridas av statens järnvägars förnyelsefond.

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 Ångeelektrifieringen 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 tjänstemanna-, arbetar- och materialorganisationen påkallas alltså icke.

Överhuvud synas de farhågor, som yppats för olägenheter ur avvecklings-synpunkt vid elektrifieringsarbetenas samtidiga utsträckning till både Ånge- 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 materielen just nu, enligt vad järnvägsstyrelsen vitsordat, skulle erhållas till ovanligt låga priser, samtidigt med att vissa svenska verkstadsföretag under en tid av stor ordernapphet kunna erhålla ytterligare beställningar, som säkerställa vidsträckt 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 kraftbellopp representerar ett värde, som uppskattat efter det preliminärt avtalade

priset av 1.8 öre per kilowattimme uppgår till cirka 600,000 kronor för år, motsvarande ungefärligen inbesparad kostnad för utländskt kolbränsle.

Sammanfattningsvis vill utskottet alltså framhålla, att, alldeles bortsett från de fördelar ur allmän samfärdselsynpunkt och rent nationalekonomiskt den föreslagna elektrifieringen av Västkustbanan kan medföra, nämnda elektrifiering rent företagsekonomiskt synes försvarbar. Då härtill kommer företagets stora betydelse som ett led i de vidsträckta övriga åtgärder mot arbetslöshet, som framtvings av tidsförhållandena, har utskottet ansett sig böra tillstyrka företaget till genomförande.

Det av departementschefen framlagda förslaget om förnyelsefondsmedels anlåtande för anordnande samtidigt med elektrifieringen av en ny gods-tågsförbindelse mellan Västkustbanan och Sävenäs rangerbangård har ej givit utskottet anledning till erinran.

Beträffande sättet för finansieringen i övrigt av elektrifieringsföretaget kommer utskottet att framdeles under riksdagen avgiva yttrande.

Utskottet hemställer alltså,

att riksdagen må till *elektrifiering av banorna Göteborg—Malmö och Ängelholm—Hälsingborg* för budgetåret 1933/1934 anvisa ett reservationsanslag av 11,000,000 kronor.

Stockholm den 4 april 1933.

På statsutskottets vägnar:

S. H. KVARNZELIUS.

---

Vid förestående ärendes slutbehandling inom utskottet hava närvarit:

från första kammaren: herrar *Kvarnzélius, Lindblad, Widell, Olof Olsson, Bergqvist, Nilsson* i Malmö, *Nilsson* i Gränebo, *Svensson* i Kompersmåla, *Oscar Olsson, Carlsson* i Gävle, *Walles* och *Nylander*; samt

från andra kammaren: herrar *Anderson* i Råstock, *Holmgren, Strindlund, Törnkvist* i Karlskrona, *Persson* i Fritorp, *Eriksson* i Stockholm, *Jeppsson, Andersson* i Höör, *Persson* i Falla, *Jonsson* i Eskilstuna, *Andersson* i Prästbol och *Andersson* i Ovanmyra.

---